

MINISTÉRIO DA DEFESA

MD34-M-04

MANUAL DE TRANSPORTE PARA USO NAS FORÇAS ARMADAS

2013



MINISTÉRIO DA DEFESA
ESTADO-MAIOR CONJUNTO DAS FORÇAS ARMADAS

MANUAL DE TRANSPORTE PARA USO NAS FORÇAS ARMADAS

1ª Edição
2013



MINISTÉRIO DA DEFESA
GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA NORMATIVA Nº 620/MD, DE 8 DE MARÇO DE 2013.

Dispõe sobre o "Manual de Transportes para uso nas Forças Armadas".

O MINISTRO DE ESTADO DA DEFESA, no uso das atribuições que lhe conferem o inciso II do parágrafo único do art. 87 da Constituição, e observado o disposto nos incisos III, VI e IX do art.1º do Anexo I do Decreto nº 7.364, de 23 de novembro de 2010, resolve:

Art. 1º Aprovar a publicação "Manual de Transportes para Uso nas Forças Armadas - MD34-M-04 (1ª Edição/2012)", que estará disponível na Assessoria de Doutrina e Legislação do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas.

Art. 2º Esta Portaria Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Fica revogada a Portaria no 887/FA-41, de 8 de abril de 1991.

CELSO AMORIM

(D.O.U Seção 1 nº 49,13 de março de 2013)

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

REGISTRO DE MODIFICAÇÕES

NÚMERO DE ORDEM	ATO DE APROVAÇÃO	PÁGINAS AFETADAS	DATA	RUBRICA DO RESPONSÁVEL

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

SUMÁRIO

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

INTERNA	
ÓRGÃOS	**EXEMPLARES**
GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO DA DEFESA	1
GABINETE ESTADO-MAIOR CONJUNTO DAS FORÇAS ARMADAS	1
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL	1
SECRETARIA DE PESSOAL, ENSINO, SAÚDE E DESPORTO	1
SECRETARIA DE PRODUTOS DE DEFESA	1
CENTRO GESTOR E OPERACIONAL DOS SISTEMAS DE PROTEÇÃO DA AMAZÔNIA	1
CHEFIA DE OPERAÇÕES CONJUNTAS	1
CHEFIA DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS	1
CHEFIA DE LOGÍSTICA	1
ASSESSORIA DE DOUTRINA E LEGISLAÇÃO **- Exemplar Mestre**	1
PROTOCOLO GERAL	1
ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA	1
HOSPITAL DAS FORÇAS ARMADAS	1
SUBTOTAL	**13**

EXTERNA	
ÓRGÃOS	**EXEMPLARES**
COMANDO DA MARINHA	1
COMANDO DO EXÉRCITO	1
COMANDO DA AERONÁUTICA	1
ESTADO-MAIOR DA ARMADA	1
ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO	1
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA	1
COMANDO DE OPERAÇÕES NAVAIS	1
COMANDO DE OPERAÇÕES TERRESTRES	1
COMANDO-GERAL DE OPERAÇÕES AÉREAS	1
SUBTOTAL	**9**
TOTAL	**22**

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

CAPÍTULO I

INTRODUÇÃO

1.1 Finalidade

Estabelecer os fundamentos doutrinários relativos à função logística transportes no âmbito do Ministério da Defesa.

1.2 Aplicação

Esta publicação é orientadora, nos âmbitos do Ministério da Defesa e de cada uma das Forças Singulares (FS), como base doutrinária para o conhecimento, o planejamento, o preparo e a execução da função logística transporte.

1.3 Referências

Os documentos consultados e que fundamentam a elaboração desta publicação foram:

a) Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007 (dispõe sobre a Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização - SINAMOB);

b) Decreto nº 6.592 de 2 de outubro de 2008 (regulamenta o disposto na Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007);

c) Decreto nº 7.294 de 6 de setembro de 2010 (dispõe sobre a Política de Mobilização Nacional - PMN);

d) Exposição de Motivos nº 006, de 14 de setembro de 1987 (aprova a Doutrina Básica de Mobilização Nacional);

e) Portaria Normativa nº 614/MD, de 24 de outubro de 2002 (dispõe sobre a Doutrina de Logística Militar);

f) Portaria Normativa nº 1.890/MD, de 29 de dezembro de 2006 (dispõe sobre a Política de Logística de Defesa - PLD);

g) Portaria Normativa nº 343/MD, de 1º de março de 2011 (aprova a Política de Mobilização Militar - MD41-P-01 e suas diretrizes);

h) Portaria Normativa nº 3.810/MD, de 8 de dezembro de 2011 (aprova a Doutrina de Operações Conjuntas - MD30-M-01, 1ª Edição); e

i) Portaria Normativa nº 185/MD, de 27 de janeiro de 2012 (aprova a Doutrina de Mobilização Militar - MD41-M-01).

1.4 Aprimoramento

As sugestões para aperfeiçoamento deste documento são estimuladas e deverão ser encaminhadas ao Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA), para o seguinte endereço:

MINISTÉRIO DA DEFESA
Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas
Assessoria de Doutrina e Legislação
Esplanada dos Ministérios - Bloco Q - 5º Andar
Brasília - DF
CEP - 70049-900
adl1.emcfa@defesa.gov.br

CAPÍTULO II

DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1 Generalidades

2.1.1 A função logística transporte deve receber atenção especial dos planejadores logísticos, em todos os níveis, pois qualquer sobrecarga ou restrição não prevista acarretará reflexos negativos para o sistema de apoio logístico como um todo. Identificar e minimizar os pontos críticos deverá ser uma ação constante por ocasião da elaboração dos planejamentos estratégicos, operacionais e táticos, assim como no controle da execução desses planejamentos.

2.1.2 É princípio geral que as Forças Singulares utilizem seus meios de transporte orgânicos para o atendimento das suas necessidades administrativas, operativas e de adestramento, em caso de calamidade pública.

2.1.3 Cada Força Singular deve dispor dos meios de transporte orgânicos mais apropriados às suas atividades específicas, a fim de apoiar as próprias operações.

2.1.4 Em período de normalidade as Forças Singulares administram os meios de transporte orgânicos de acordo com normas próprias e cumprem tarefas logísticas conjuntas sob a coordenação do Ministério da Defesa, observando as diretrizes e princípios comuns estabelecidos na presente publicação, realizando tarefas logísticas conjuntas sob a coordenação do Ministério da Defesa.

2.1.5 Em situações de crise ou de conflito armado, estruturas conjuntas de transporte poderão ser ativadas para realizar a execução de tarefas logísticas conjuntas previstas nos planejamentos estratégicos, operacionais e táticos, orientados por outras publicações doutrinárias específicas do EMCFA.

2.1.6 A contratação ou mobilização de meios civis suplementa os meios existentes nas Forças Singulares e procura reduzir as carências identificadas. Assim, no quadro de Mobilização Nacional, a Mobilização dos Transportes visa o atendimento das necessidades de toda ordem nesta atividade.

2.1.7 A Mobilização dos Transportes prevê a utilização, não somente dos veículos que lhes são postos à disposição, mas também de toda a infraestrutura do setor existente no País, incluindo rodovias, dutos, ferrovias, hidrovias interiores, portos, aeroportos, pátios, terminais e centrais de carga, bem como a organização operacional civil existente.

2.1.8 O EMCFA e as Forças Singulares devem atuar junto aos órgãos governamentais no sentido de buscar o atendimento das necessidades da Defesa Nacional no planejamento para a estruturação do Sistema Nacional de Transportes.

2.2 Princípios Básicos

São princípios básicos do transporte militar:

a) **Continuidade -** É o encadeamento de ações visando ao deslocamento de meios materiais e pessoal, assegurando uma sequência lógica, distinguindo as ações sucessivas, simultâneas e criticas.

b) **Controle -** É o acompanhamento das atividades de transporte em curso, e o confronto dos resultados da sua execução com o que foi planejado. Tem como decorrência os conceitos de rastreabilidade, acessibilidade e o compartilhamento de informações e dados eletrônicos (*Electronic Data Information* - EDI), em voga no mundo corporativo.

c) **Coordenação -** É a conjugação harmônica dos esforços das atividades de transporte, visando alcançar o mesmo fim. Através da coordenação, selecionam-se os interesses divergentes de forma a homogeneizá-los.

d) **Cooperação -** Constitui um princípio fundamental da logística de transportes, particularmente nas operações conjuntas, na medida em que cada elemento ou Força Singular buscará contribuir, na sua esfera de responsabilidade, para o atendimento integral das necessidades dos Comandos Operacionais ativados.

e) **Economia de meios -** Nas ações de transporte militar deve-se buscar obter eficiência no funcionamento, eficácia nos resultados e a racionalidade na utilização dos recursos disponíveis. Como decorrência da eficiência dos transportes, são menores as necessidades de armazenamento ou estocagem e, consequentemente, os custos. A execução de tarefas logísticas conjuntas de transporte deve ser sempre considerada nos planejamentos realizados em todos os níveis.

f) **Responsabilidade coletiva** - no nível estratégico, o Ministério da Defesa e as Forças Singulares têm responsabilidade coletiva em relação ao apoio logístico de transportes aos Comandos Operacionais ativados, e não somente aos meios por elas adjudicados. Nos demais níveis a responsabilidade coletiva caberá aos Comandos Operacionais ativados, por meio do planejamento e do controle das atividades logísticas, realizando a interface com as estruturas de apoio no nível estratégico, para o atendimento de suas necessidades.

g) **Flexibilidade** - As atividades devem caracterizar-se pela possibilidade de soluções alternativas, adaptando-se às situações supervenientes decorrentes da atividade militar. Em consequência, o levantamento das necessidades de transporte para cada uma das Forças Singulares deve prever o atendimento de suas necessidades orgânicas de paz e as ditadas pela evolução da paz para o conflito armado, considerando, ainda, a integração dos subsistemas de transporte militar para a execução de tarefas logísticas conjuntas.

h) **Objetividade** - As ações dos subsistemas de transporte, particularmente aquelas que demandem coordenação, devem ser claramente identificadas, assim como as condições e os meios de toda ordem necessários para sua execução.

i) **Oportunidade** - Deve-se condicionar a previsão e a provisão das atividades dos subsistemas de transporte ao fator tempo, a fim de que as necessidades possam ser atendidas da melhor forma, em qualidade, quantidade e prazo.

j) **Prioridade -** Na execução das ações de transporte deve-se procurar estabelecer a prevalência do principal sobre o secundário, buscando o emprego de meios militares nas ações mais prioritárias. A contratação ou mobilização deverá ser prevista para o atendimento das necessidades que puderem ser realizadas com o emprego de meios civis de transporte.

k) **Simplicidade -** É o desenvolvimento das atividades de transporte de forma a evitar uma desnecessária complexidade em sua concepção, apresentação e execução, reduzindo as possibilidades de erro ou incompreensão, favorecendo sua execução e facilitando a introdução de modificações.

l) **Unidade de Comando -** Preconiza a existência de uma autoridade central que assegure a convergência de esforços para os objetivos estabelecidos. No nível operacional, este fator deverá ser considerado para a ativação de estruturas conjuntas de transporte.

m) **Segurança -** Nas atividades de transporte deve-se procurar garantir a execução dos planos elaborados, prevendo-se redundância de meios e a manutenção de níveis de segurança, assim como pela utilização de meios de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) que permitam a manutenção da consciência situacional das atividades em curso.

2.3 Função Logística Transporte

2.3.1 A função logística transporte constitui um conjunto de atividades que são executadas visando ao deslocamento de recursos humanos, materiais e animais por diversos meios, em tempo e para os locais predeterminados, a fim de atender as necessidades da logística militar.

2.3.2 São atividades da função logística transporte:

a) planejamento;

b) execução das missões planejadas; e

c) controle de movimento.

2.3.2.1 O **Planejamento** é a definição **"do quê deve ser transportado?"**, "**para onde?", "em que tempo?"** e "**com que meio?"**. Essa atividade deve preceder a todas as demais tendo em vista a dependência de todas as outras atividades, das definições obtidas a partir do planejamento. Deve ser realizada de forma permanente e em todos os níveis de forma a permitir uma pronta resposta São etapas do Planejamento:

a) Determinação das Capacidades;

b) Determinação das necessidades;

c) Seleção das Modalidades e Meios;

d) Roteirização; e

e) Elaboração de Planos e Ordens.

2.3.2.1.1 **Determinação das capacidades** - constitui a etapa inicial do planejamento de transporte, com o objetivo de identificar os meios e as unidades de transporte existentes e disponíveis para a execução das missões previstas.

2.3.2.1.2 **Determinação das necessidades** - constitui a consolidação de demandas apresentadas pelos usuários do STD.

2.3.2.1.3 **Seleção das Modalidades e Meios** - consiste na escolha da modalidade e do meio de transporte a ser empregado, considerando as suas capacidades, a distância do apoio, os prazos estabelecidos e as especificidades das cargas e do pessoal. Nesta fase deverão ser estabelecidas as prioridades referentes ao emprego dos meios militares, assim como definida a necessidade de contratação ou mobilização de meios civis.

2.3.2.1.4 **Roteirização** - consiste no levantamento otimizado das rotas de transporte (Eixos Prioritários de Transporte - EPT, rotas de navegação e corredores de transporte navais, aéreos e terrestres), considerando as condições de tráfego, de segurança do fluxo, necessidade de pontos de apoio ou transbordo intermediários, assim como outros fatores levantados no planejamento. Deverá, ainda, serem definidos os locais de recebimento das cargas por tipo de transporte, buscando reduzir possíveis ameaças sobre a concentração dos suprimentos, proporcionando maior fluidez da transposição intermodal, evitando congestionamentos dos meios utilizados e conferindo maior agilidade a cada um dos modais adotados.

2.3.2.1.5 **Elaboração de planos e ordens** - nessa fase, o comando responsável pela execução da missão de transporte elabora os documentos para transmissão das ordens aos subordinados e a outros elementos interessados, bem como planeja de que forma controlará o andamento das ações planejadas.

2.3.2.2 Na **execução das missões planejadas**, o elemento apoiador executa o transporte nas condições estabelecidas, particularmente quanto aos meios empregados e aos prazos estabelecidos. Para a execução das missões de transporte planejadas poderão ser realizadas as seguintes tarefas:

a) prontificação dos meios de transporte;

b) organização de comboios;

c) preparação da escolta de transporte (segurança do fluxo);

d) preparação, padronização e unitização da carga;

e) elaboração de manifestos e outros documentos de transporte;

f) conferência da carga e/ou passageiros;

g) embarque;

h) transbordo;

i) desembarque;

j) preparação da carga de retorno; e

k) outras tarefas identificadas no planejamento.

2.3.2.3 A atividade de **controle de movimento** será caracterizada pelo gerenciamento das operações de transporte planejadas, e para tal será essencial a existência de ferramentas de TIC e de dispositivos de rastreamento eletrônicos, que permitam:

a) a localização e o acompanhamento de cargas e pessoal;

b) a disponibilidade e a situação dos meios e dos terminais de transporte;

c) a situação da infraestrutura de transporte e de trafegabilidade das vias, permitindo a adoção tempestiva de medidas para ajustes na roteirização;

d) a disponibilidade de estoque nos depósitos desdobrados nos itinerários e no destino final; e

e) o controle sobre a segurança das vias de transporte (segurança do fluxo).

2.3.2.3.1 São tarefas normalmente realizadas na fase do Controle de Movimento:

a) alocação/realocação de meios disponíveis;

b) manutenção da consciência situacional, prioritariamente pela utilização de ferramentas de TIC;

c) identificação e equacionamento de novas demandas e carências verificadas após o planejamento, seja por contratação ou por mobilização; e

d) coordenação e controle das missões de transporte planejadas (gerência de transportes).

2.3.2.3.2 Para um eficiente controle de movimento, deverão ser observados:

a) o controle centralizado;

b) a execução descentralizada;

c) os movimentos fluidos e flexíveis;

d) a regulação dos movimentos;

e) a segurança das informações de transporte; e

f) o máximo uso da capacidade de transporte.

2.4 Mobilização de Transportes

2.4.1 As necessidades de mobilização de transportes terrestres, aquaviários, aéreos e

dutoviários, para o atendimento das carências verificadas no âmbito do STD, em situação de crise ou conflito armado, deverão ser encaminhadas pelas FS, por meio dos respectivos Subsistemas Setoriais de Mobilização Militar.

2.4.2 Deverão ser respeitados os termos da Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, para o emprego de meios civis de transporte, já que a referida Lei aborda o Transporte Multimodal de Cargas e, ainda, da Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007, que cria o Sistema Nacional de Mobilização (SINAMOB).

2.4.3 A responsabilidade pela coordenação da mobilização dos meios civis de transporte para suprir as carências das Forças Singulares ficará a cargo do SINAMOB.

2.4.4 O órgão central do SINAMOB (Ministério da Defesa) acionará o Subsistema Setorial de Mobilização Econômica, para que aquele disponibilize os meios ou recursos financeiros para o atendimento das necessidades das Forças Armadas.

2.4.5 O Sistema de Informações Gerenciais de Logística e Mobilização de Defesa (SIGLMD) constitui a ferramenta de TIC pela qual as carências de transportes serão encaminhadas ao SINAMOB pelas FS.

2.4.6 Na fase de planejamento da mobilização dos transportes, os seguintes aspectos deverão ser considerados, dentre outros:

a) **modais e meios de transporte** - com base nas carências de transporte identificadas pelas FS, os planejadores identificarão os modais e meios de transportes passíveis de mobilização para o atendimento da demanda;

b) **equipamentos de apoio** - a mobilização de meios de transportes acarretará o surgimento de demandas por equipamentos para apoio ao funcionamento dos terminais de transportes, particularmente equipamentos específicos para movimentação de carga;

c) **disponibilidade de recursos humanos** - a mobilização de meios de transportes implicará em necessidades de pessoal especializado para realizar a sua operação, a sua manutenção, assim como as tarefas de controle de movimento. O planejamento da mobilização deverá, inclusive, prever o treinamento e capacitação de pessoal civil para o apoio ao STD;

d) **infraestrutura** - o Subsistema Setorial de Mobilização Militar deverá avaliar a necessidade de adequação da infraestrutura nacional de transportes às demandas decorrentes dos planejamentos de emprego das Forças Armadas. Neste sentido, deverá propor, por intermédio das ligações estabelecidas pelo SINAMOB, os ajustes necessários no Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT);

e) **instalações** - a expansão do STD deve ser acompanhada pela adequação, ampliação e/ou mobilização de terminais de transporte e depósitos;

f) **Base Industrial de Defesa (BID)** - desde a fase de preparo para a mobilização, a BID deverá estar integrada aos planejamentos voltados para a expansão da capacidade logística militar em situação de crise ou conflito armado;

g) **Comando e Controle** - a interoperabilidade entre os sistemas de informações gerenciais da logística militar das Forças Singulares e, entre estes e os sistemas civis

passíveis de serem mobilizados será de fundamental importância para a eficiência do sistema logístico expandido;

h) **meio-ambiente** - as implicações para o meio-ambiente, para o desdobramento de instalações mobilizadas e para o aumento da frota de transporte, devem ser avaliadas e as medidas para redução de impactos ambientais devem estar planejadas;

i) **aspectos legais** - o Subsistema Setorial de Mobilização Política deverá coordenar a adaptação do ordenamento jurídico, criando instrumentos legais que garantam ao Estado o atendimento das necessidades da mobilização, particularmente quanto ao emprego de meios civis de transporte em áreas de conflito;

j) **orçamento** - o custo para a implementação das atividades de mobilização, decorrente do acionamento de uma HE, deverá estar perfeitamente identificado desde a fase de preparo; e

k) **sociedade** - as ações propostas para a mobilização de transportes deverão ter seu impacto junto à população civil avaliado, devendo ser buscadas soluções que minimizem os efeitos negativos para a sociedade e para a economia nacional.

2.4.7 Com relação às carências de transporte identificadas para o atendimento das diferentes Hipóteses de Emprego, as mesmas deverão ser encaminhadas ao SINAMOB de maneira completa, contendo as informações necessárias para o seu atendimento, tais como:

a) modal de transporte necessário;

b) quantidade de passageiros, com estimativa de pesos e volume das bagagens individuais;

c) tipo e criticidade das cargas;

d) volumes e pesos da carga;

e) origem e destino; e

f) outras particularidades levantadas no planejamento.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

CAPÍTULO III

SISTEMA DE TRANSPORTE DE DEFESA

3.1 Generalidades

O Sistema de Transporte de Defesa (STD) é parte integrante do Sistema de Logística de Defesa (SISLOGD) e atua como agente integrador das diversas estruturas relacionadas à logística de transportes das Forças Armadas e dos meios que possam ser contratados e/ou mobilizados.

3.2 Estrutura do STD

3.2.1 O órgão central do STD é o EMCFA, que realizará as coordenações necessárias por meio do Centro de Coordenação Logística e Mobilização (CCLM), gerenciado pela Chefia de Logística (CHELOG).

3.2.2 A fim de permitir o gerenciamento das informações e a manutenção da Consciência Situacional sobre o funcionamento do STD, a CHELOG deverá manter um Sistema de Informações Gerenciais de Logística e Mobilização de Defesa (SIGLMD), que será o componente de TIC do SISLOGD.

3.2.3 O STD deve possuir, desde a situação de normalidade, as condições necessárias para permitir a sua rápida expansão, em situação de crise ou de conflito armado, decorrente dos Planejamentos de Emprego Estratégico Conjunto das Forças Armadas (PEECFA).

3.2.4 As FS integram o STD, mantendo, desde a situação de normalidade, subsistemas de transporte, contando com estruturas e Organizações Militares Logísticas Singulares (OMLS) de transporte aquaviários, terrestres e/ou aéreos, que atendem às suas necessidades orgânicas, além da realização de tarefas logísticas conjuntas. Neste sentido, as FS desdobram os seguintes subsistemas:

a) Sistema de Transporte da Marinha do Brasil (STMB);

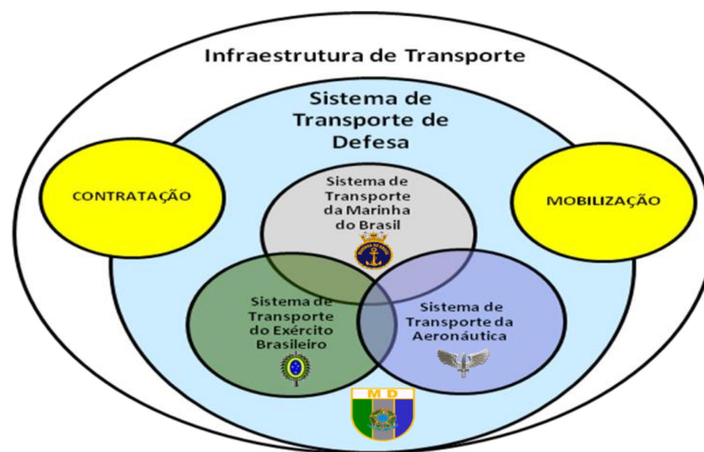
b) Sistema de Transporte do Exército Brasileiro (STEB); e

c) Sistema de Transporte da Aeronáutica (STA).

3.2.5 Além dos recursos de transporte disponíveis nos subsistemas das Forças, o STD se vale dos recursos da infraestrutura de transporte, nacional ou internacional, passíveis de contratação e/ou mobilização, com o intuito de atender as necessidades de transporte de defesa.

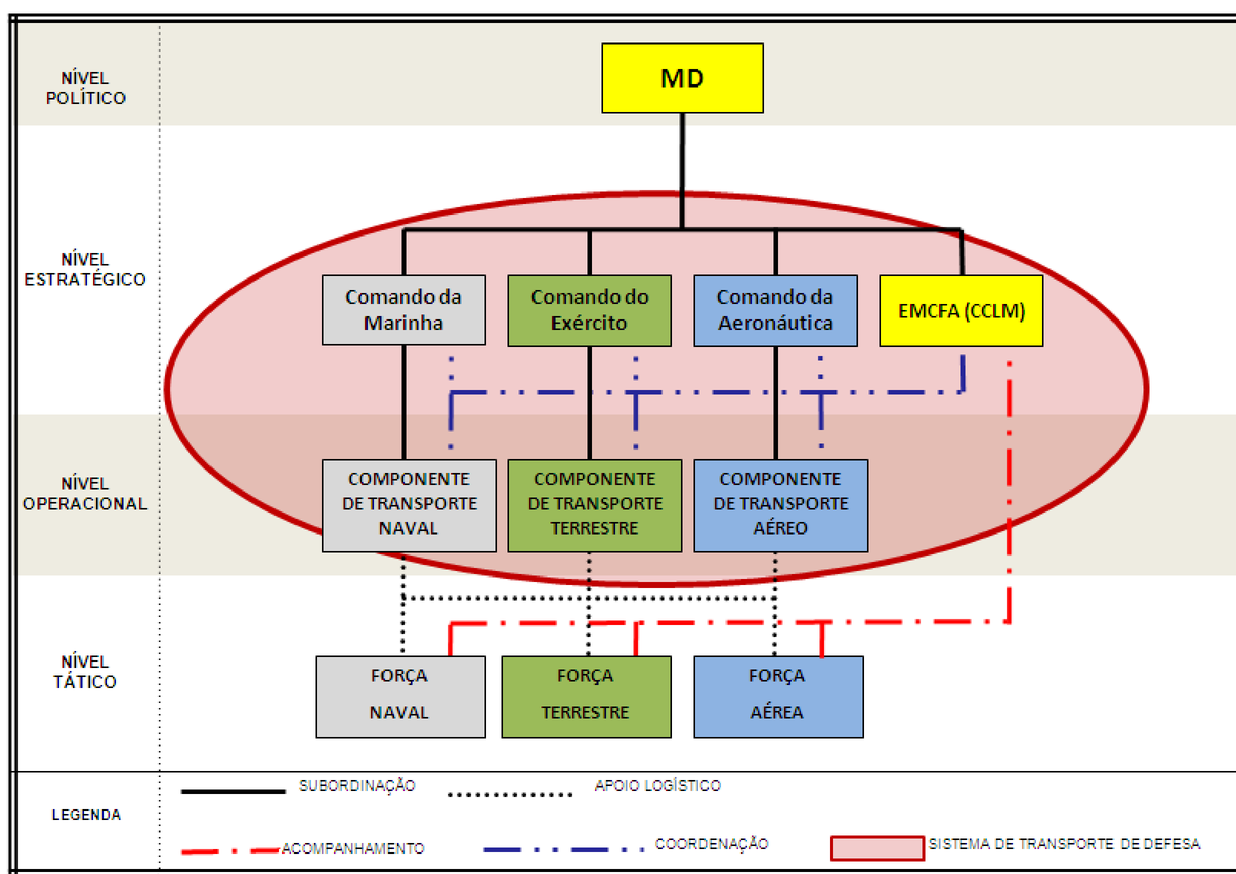
3.2.6 A estrutura do Sistema de Transporte de Defesa obedece ao esquema da Figura 1:

FIGURA 1 - Sistema de Transporte de Defesa



3.2.7 As estruturas que integram o STD atuarão de forma coordenada, permitindo que as tarefas logística conjuntas sejam eficientemente planejadas e executadas, racionalizando o emprego dos meios existentes. Neste sentido, em situação de normalidade, o STD terá a organização, de acordo com a Figura 2:

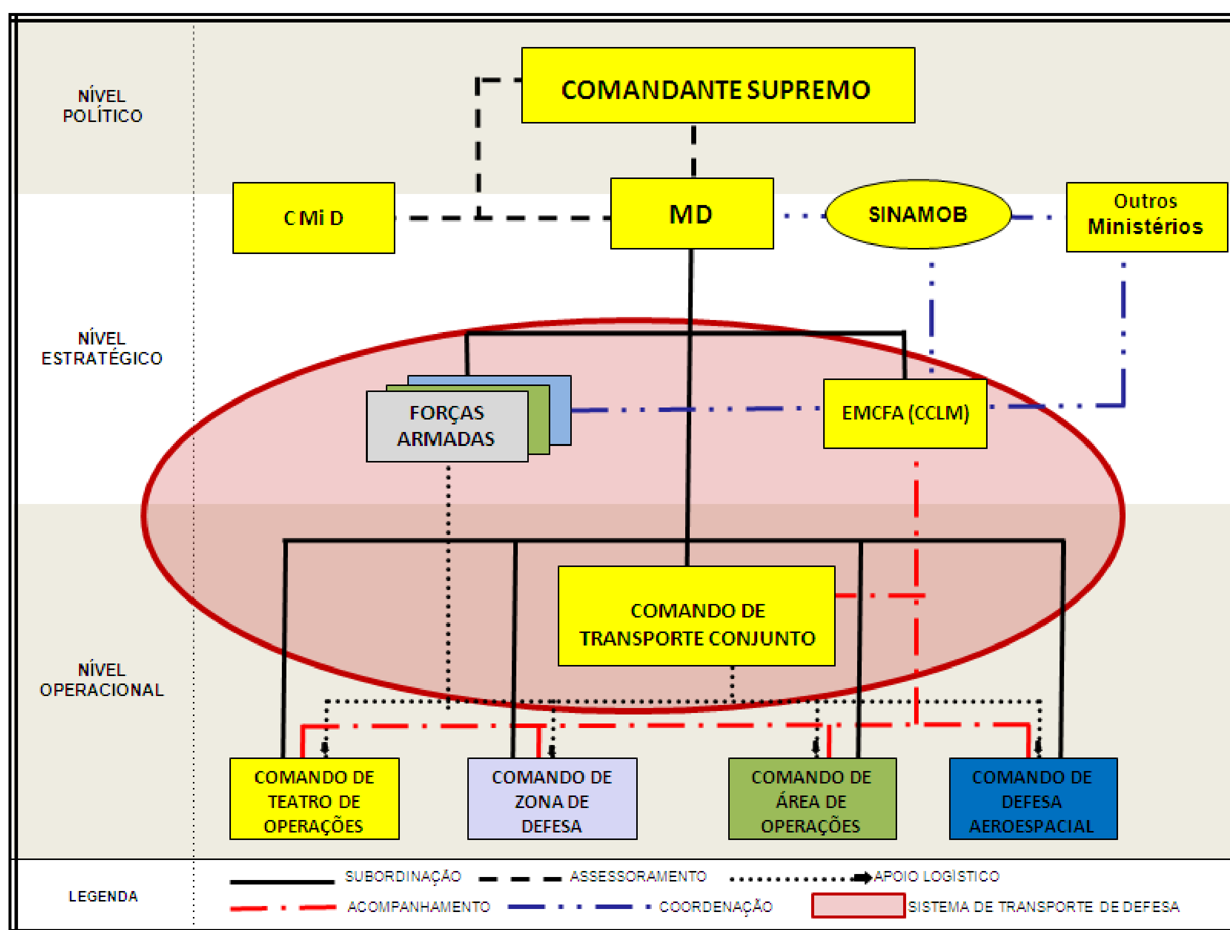
FIGURA 2 - Organização do STD - situação de normalidade



3.2.8 A execução de tarefas logísticas conjuntas de transporte, entre os subsistemas, deverá ser coordenada pelo CCLM, a fim de racionalizar as ações e obter uma significativa economia de meios, particularmente quando envolver a contratação ou mobilização de meios civis.

3.2.9 Em situação de crise ou de conflito armado, o STD poderá apoiar os C Op ativados sob a forma de unificação, com a ativação de um Comando de Transporte Conjunto. Neste caso, o STD terá a organização de acordo com a Figura 3:

FIGURA 3 - Organização do STD - situação de crise ou conflito



3.3 Responsabilidades do Ministério da Defesa

3.3.1 O Ministério da Defesa, por intermédio da Chefia de Logística, deverá:

a) estruturar o Sistema de Transporte de Defesa (STD), de forma a permitir a coordenação das Tarefas Logísticas Conjuntas de transporte de pessoal, de cargas e de decessos no âmbito da Administração Central e das FS;

b) estabelecer Normas e Diretrizes referente às atividades de transporte de pessoal, de cargas e de decessos no âmbito do STD; e

c) coordenar a execução das Requisições de Transporte Conjunto por meio do Centro de Coordenação de Logística e Mobilização (CCLM), realizando os desconflitos quando necessário.

3.4 Responsabilidade das Forças Singulares

3.4.1 As Forças Singulares deverão:

a) estruturar os seus Sistemas de Transporte, de forma a atender suas necessidades orgânicas, assim como ficar em condições de realizar Tarefas Logísticas

Conjuntas de transporte em proveito das demais FS, da Administração Central do Ministério da Defesa, assim como para apoio à organizações ou agências civis;

b) designar o órgão central do seu respectivo sistema de transporte, a quem caberá coordenar as TLC de transporte no âmbito da Força;

c) designar os Agentes de Transporte credenciados junto ao STD, a quem caberá receber e processar as Requisições de Transporte Conjunto, observadas as possibilidades e limitações de cada Força Singular. Cada FS deverá possuir, ao menos, um Agente de Transporte na área de cada Distrito Naval, Região Militar ou Comando Aéreo Regional;

d) estabelecer anualmente as Cotas de Transporte Conjunto a serem disponibilizadas para as demais FS e para a Administração Central do Ministério da Defesa; e

e) designar os Terminais de Transporte integrantes dos respectivos sistemas singulares, estabelecendo vinculação com os Agentes de Transporte credenciados junto ao STD.

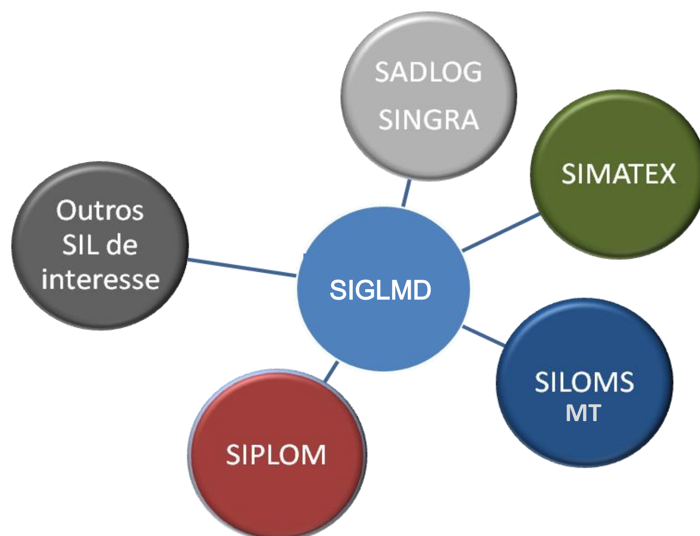
3.5 O Sistema de Informações Gerenciais de Logística e Mobilização de Defesa

3.5.1 A ferramenta de Tecnologia da Informação do SISLOGD, e por consequência do STD, é o Sistema de Informações Gerenciais de Logística e Mobilização de Defesa (SIGLMD).

3.5.2 O SIGLMD proporciona as ferramentas por meio das quais as informações sobre transporte são coletadas, monitoradas, armazenadas, processadas, fundidas, disseminadas, apresentadas e protegidas, interoperando com os Sistemas de Informações (SI) de apoio às funções logísticas e à mobilização das FA.

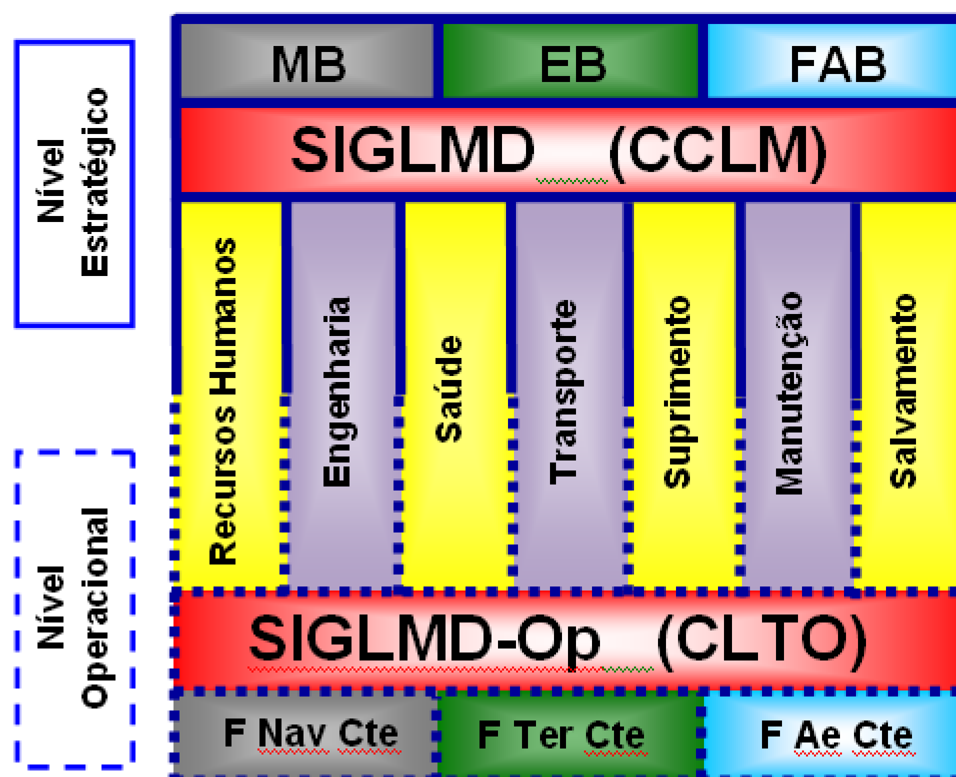
3.5.3 A troca de informações de interesse do STD entre o SIGLMD, os Sistemas Logísticos das FA, assim como outros Sistemas de Informação Logística (SIL) de interesse, deverá ser proporcionada prioritariamente por meio de conectividade entre Sistemas de Informação. A Figura 4 mostra o relacionamento entre os Sistemas:

FIGURA 4 - Relacionamento entre os sistemas de logística



3.5.4 A Figura 5 representa o desenho dos conceitos operacionais e informacionais do SIGLMD e suas respectivas interações com os Sistemas de logística e mobilização específicos das FS. As linhas cheias indicam as interações mantidas em caráter permanente, quer de natureza operativa quer administrativa, sob responsabilidade do CCLM junto às FS, predominantemente no nível Estratégico. As linhas pontilhadas indicam as interações em caráter temporário, mantidas pelo Comando Logístico Conjunto (CLAO/CLTO/CLZD), no nível operacional, junto às F Cte do Comando Operacional Conjunto.

FIGURA 5 - Relacionamento entre os sistemas de logística



3.5.5 A concepção, implementação, manutenção e evolução do SIGLMD e de seus componentes é de responsabilidade da Assessoria de Apoio a Sistemas da Chefia de Logística do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

CAPÍTULO IV

TRANSPORTE NOS NÍVEIS ESTRATÉGICO E OPERACIONAL

4.1 Generalidades

4.1.1 O conceito do transporte nos níveis estratégico e operacional deverá enfocar:

a) a coordenação centralizada das atividades de transporte no âmbito do STD;

b) a definição dos modais mais adequados para o atendimento das demandas;

c) a responsabilidade pela execução de tarefas logísticas conjuntas de transporte;

d) a necessidade de adjudicação de meios para execução das tarefas previstas;

e) o tempo disponível; e

f) a capacidade de coordenar e empregar, em larga escala, meios civis contratados ou mobilizados.

4.1.2 O planejamento e a execução das atividades de transporte, dependendo de como foi visualizada a estruturação do apoio logístico por ocasião dos planejamentos estratégicos, poderá ser realizada de três formas:

a) **por cooperação**, com a designação de tarefas logísticas conjuntas para execução por parte dos componentes de transporte da Marinha do Brasil, do Exército Brasileiro ou da Força Aérea Brasileira, mediante coordenação do CCLM;

b) **por unificação**, com a ativação de um Comando de Transporte Conjunto, diretamente subordinado ao EMCFA; ou

c) **combinação das anteriores**, tendo em vista a amplitude e característica da área de responsabilidade, das forças existentes e/ou das ações de combate, de apoio ao combate e de apoio logístico a serem realizadas.

4.1.3 As atividades de transporte realizadas na área de responsabilidade de um C Op ativado, quer sejam por cooperação e/ou unificação, serão planejadas pelo EMCj e executadas sob a responsabilidade do Comando Logístico Conjunto.

4.1.4 Em situação de crise, além de continuar atendendo as necessidades existentes desde a situação de normalidade, o STD será responsável também pela execução das demandas de transporte surgidas em decorrência do planejamento estratégico (particularmente do Plano Estratégico de Deslocamento e Concentração de Forças) e operacional (elaborados pelos C Op ativados), e para tal, deverá ser capaz de:

a) apoiar o deslocamento estratégico dos meios adjudicados a um ou mais Comandos Operacionais ativados, desde a Zona de Interior (ZI) até os locais designados para a concentração dos mesmos;

b) realizar o transporte de pessoal, equipamentos e suprimentos necessários à

sustentação das operações militares planejadas; e

c) realizar a reversão dos meios adjudicados aos Comandos Operacionais ativados, desde os locais onde foram empregados até o seu destino final, após o encerramento das operações militares.

4.1.5 Dependendo do volume de apoio requerido, o STD poderá vir a atuar sob a forma de unificação, com a ativação de um Comando de Transporte Conjunto na ZI, que passará a deter a autoridade operacional sobre a execução dos transportes em proveito das FS e dos C Op ativados. Neste caso, as OMLS integrantes dos diversos subsistemas do STD poderão ser adjudicadas ao Comando de Transporte Conjunto, de acordo com as necessidades identificadas no planejamento.

4.2 Estruturas Conjuntas do STD

4.2.1 Chefia de Logística do EMCFA

Compete à Chefia de Logística do EMCFA:

a) atuar como órgão central do STD, realizando a orientação normativa e doutrinária de todos os assuntos relativos à logística e à mobilização de transporte no âmbito das Forças Armadas;

b) consolidar as necessidades de recursos para atendimento das demandas de transporte passíveis de contratação, decorrentes dos planejamentos estratégicos, operacionais e táticos;

c) analisar as listas de necessidades decorrentes dos planejamentos estratégicos, operacionais e táticos, identificando as carências relativas à função logística transporte para que possam ser encaminhadas para o SINAMOB; e

d) gerenciar o STD por meio do Centro de Coordenação Logística e Mobilização (CCLM).

4.2.2 Centro de Coordenação Logística e Mobilização (CCLM)

4.2.2.1 O CCLM é uma estrutura que integra o Centro de Comando e Controle do Ministério da Defesa (CC²MD), com o propósito de realizar a coordenação logística no âmbito das Forças Armadas, estabelecendo prioridades logísticas e otimizando o transporte para atender o apoio logístico a Comandos Operacionais ativados, Forças Singulares, Auxiliares ou entidades civis (governamentais, não governamentais ou empresariais), destacadas para prestar apoio às situações de calamidade ou desastres naturais, no interior do país ou no exterior.

4.2.2.2 O CCLM tem a capacidade de manter a consciência situacional da logística de transporte (além das outras funções logísticas) nos níveis estratégico e operacional, de maneira que permita a realização do controle, da coordenação e da convergência de esforços, possuindo as seguintes características:

a) arquitetura modular, permitindo sua ampliação gradual, em caso da passagem

de situação de normalidade para situação de crise/conflito;

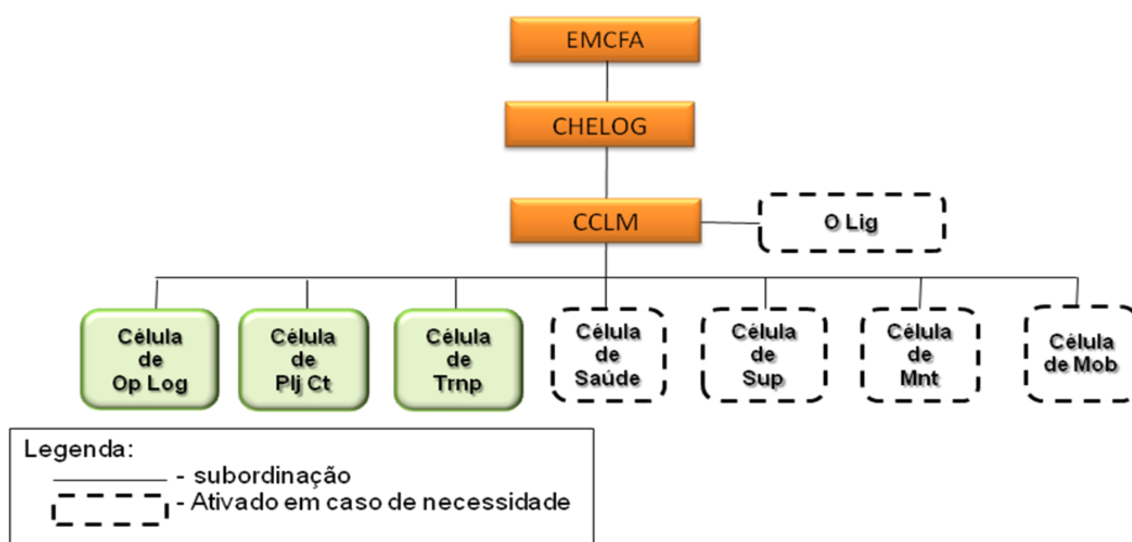
b) em situações de crise, estar em condições de operar durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive a partir de uma Sala de Operações alternativa, 7 (sete) dias por semana;

c) capacidade de integrar e processar os dados das FS, dos C Op ativados e de entidades civis de interesse, relacionados com a logística de transporte; e

d) capacidade de manter a consciência situacional relativa à situação da logística de transporte.

4.2.2.3 A estrutura do CCLM é flexível, possuindo, desde o tempo de normalidade 03 (três) células funcionais, a saber: célula de planejamento e controle; célula de operações logísticas; e célula de transporte. Caso necessário, células referentes às demais funções logísticas e à mobilização poderiam ser ativadas. O CCLM terá a organização de acordo com a Figura 6:

FIGURA 6 - Estrutura do CCLM



4.2.2.4 Em caso de necessidade será incluída na estrutura uma célula de oficias de ligação, que poderá incluir representantes da Chefia de Operações Conjuntas, dos órgãos de direção setorial da logística das Forças Singulares e, ainda, representantes de órgãos governamentais e não governamentais que se façam necessários.

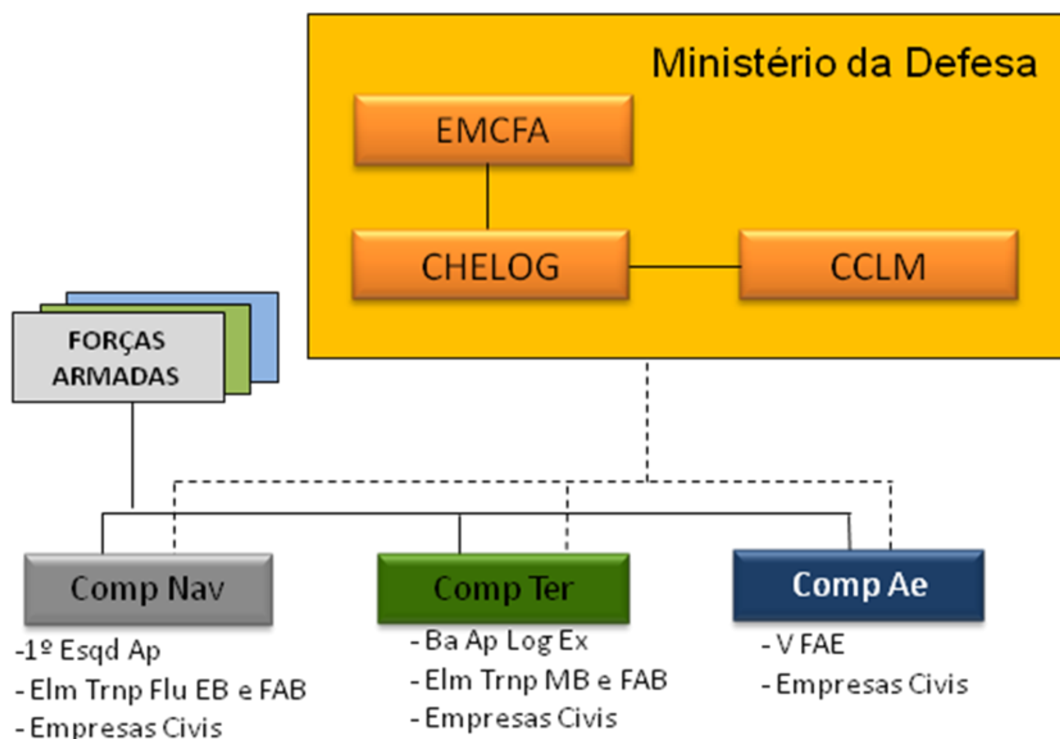
4.2.2.5 Em situação de normalidade, o CCLM manterá um canal técnico com as OMLS integrantes dos subsistemas de transporte militar das Forças Singulares, e será o ponto focal para a coordenação e execução de tarefas logísticas conjuntas de transporte no âmbito das Forças Armadas.

4.2.2.6 Em situação de crise, o CCLM continuará a realizando a manutenção da Consciência Situacional e a coordenação da logística de transporte no nível estratégico. Caso ativado um Comando de Transporte Conjunto, este último passará a ser o ponto

focal para a execução das tarefas logísticas conjuntas de transporte na ZI.

4.2.2.7 Caso não haja um Comando de Transporte Conjunto (COMTRAC) ativado, o STD poderá ter a estrutura exemplificada na Figura 7:

FIGURA 7 - Estrutura do STD sem ativação de COMTRAC



4.2.3 Comando de Transporte Conjunto

4.2.3.1 O Comando de Transporte Conjunto (COMTRAC) é um C Op diretamente subordinado ao EMCFA, que poderá ser ativado para coordenar, controlar e fazer executar as tarefas logísticas conjuntas de transporte realizadas no interior da ZI e dela para a área de responsabilidade dos demais Comandos Operacionais ativados.

4.2.3.2 Os seguintes aspectos devem ser considerados para a ativação de um COMTRAC:

a) insuficiência de meios de transporte nas FS;

b) necessidade de contratação/mobilização de grande número de empresas civis;

c) grande volume de pessoal e material a ser deslocado para as áreas dos C Op ativados;

d) distâncias de apoio; e

e) situação da infraestrutura logística e viária (aquaviária, terrestre e aérea).

4.2.3.3 Nesse sentido, o COMTRAC deverá ser capaz de racionalizar e otimizar o emprego dos meios de transportes existentes, assim como daqueles passíveis de contratação ou mobilização. Sua estrutura deverá ser flexível, de forma a se adequar às demandas de transporte decorrentes do planejamento no nível estratégico.

4.2.3.4 Uma das atividades mais críticas decorrentes do acionamento de um PEECFA é o deslocamento estratégico. Caso ativado, o COMTRAC será o principal responsável pela execução do Plano Estratégico de Deslocamento e Concentração de Forças.

4.2.3.5 Com base no PEECFA, o Comandante do COMTRAC expedirá ordens e planos que detalharão a manobra de transportes na ZI, estabelecendo:

a) diretrizes complementares sobre a organização por tarefas e o emprego das OMLS adjudicados pelas FS;

b) medidas para racionalização das estruturas de transporte a serem operadas pelo COMTRAC, de modo a evitar a sobreposição de encargos logísticos na ZI;

c) necessidade de realocação e priorização dos recursos de transporte disponíveis; e

d) responsabilidades pela execução de tarefas logísticas conjuntas de transporte.

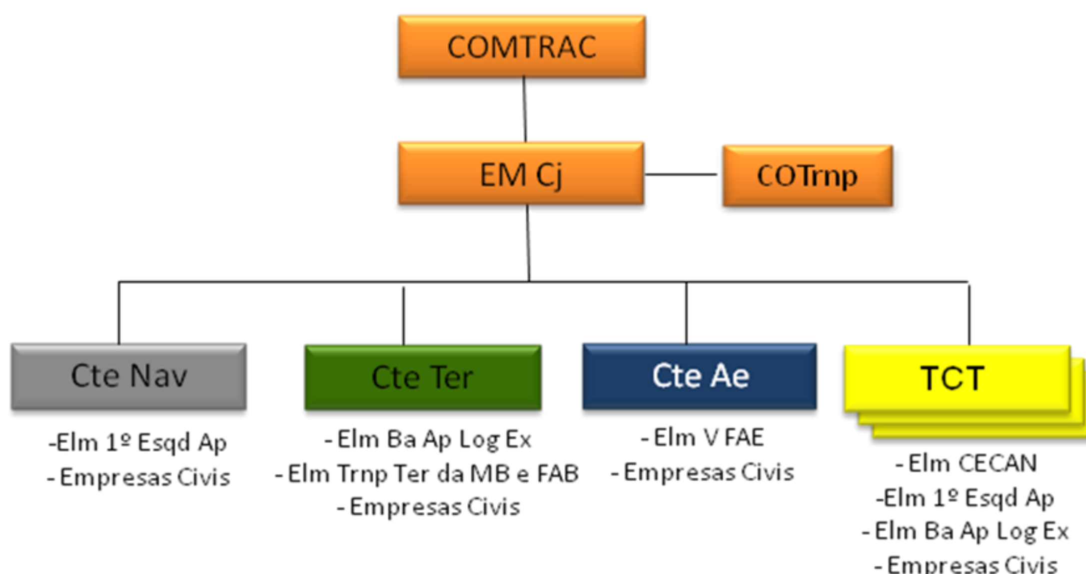
4.2.3.6 O Comandante do COMTRAC será nomeado de acordo com o previsto na Estrutura Militar de Defesa.

4.2.3.7 As seções do EMCj do COMTRAC seguirão a estrutura básica prevista na publicação “Doutrina de Operações Conjuntas” - MD30-M-01, 1º volume, Capítulo VI, devendo ativar um Centro de Operações de Transporte (COTrnp), permitindo a coordenação das atividades sob seu encargo e as ligações pelo canal técnico entre os diversos componentes do STD.

4.2.3.8 O COTrnp do COMTRAC deve dispor dos meios necessários para a execução do Comando e Controle, tais como estruturas físicas, pessoal especializado, sistemas de TIC e meios de comunicações que permitam a ligação com o CCLM e com os C Op apoiados.

4.2.3.9 O COMTRAC não possui uma estrutura fixa, e sua organização será determinada conforme a situação, os meios adjudicados e a missão atribuída. Ao COMTRAC serão adjudicadas OMLS de transporte, Terminais Conjuntos de Transporte (TCT) e elementos civis mobilizados ou contratados. A Figura 8 apresenta uma possível constituição do COMTRAC:

FIGURA 8 - Constituição do COMTRAC



4.2.3.10 Em princípio, os meios civis contratados ou mobilizados serão operados, segundo seus modais, pelas F Cte mais adequadas ao seu emprego.

4.2.3.11 O COMTRAC poderá desdobrar Terminais Conjuntos de Transporte (TCT) na ZI com a tarefa de estruturar o fluxo logístico para os C Op ativados, seja ele dependente do transporte marítimo, terrestre ou aéreo.

4.2.3.12 Além das atribuições de um Comandante Operacional, compete ao Comandante do COMTRAC sincronizar as ações de transporte navais, aéreas e terrestres, a fim de alcançar os objetivos estratégicos e operacionais, em harmonia com os esforços empreendidos pelas demais expressões do Poder Nacional.

4.2.4 Comando Logístico Conjunto

4.2.4.1 O C Log Cj é uma F Cte integrante da estrutura de um C Op ativado (TO, ZD ou A Op), encarregada de coordenar, controlar e fazer executar as ações previstas no Anexo de Logística ao Plano Operacional, em ligação com as seções do EMCj, com as F Cte, em sua área de responsabilidade, e com o CCLM/COMTRAC, na ZI.

4.2.4.2 No que se refere à função logística transporte, competirá ao C Log Cj:

a) planejar o emprego das organizações militares de transporte sob seu controle operacional;

b) desdobrar, por meio das Ba Log Cj, os terminais conjuntos de transporte e/ou terminais de transporte avançados em sua área de responsabilidade;

c) estabelecer prioridades para a movimentação e armazenamento em trânsito de carga nos terminais aquaviários, terrestres e aéreos sob administração das Ba Log Cj;

d) manter estreito relacionamento com os órgãos de coordenação de transporte

das demais F Cte de seu C Op ativado;

e) coordenar com os O Lig das F Cte as mudanças de planejamentos, as necessidades extras e as emergências, de forma a manter a regularidade do fluxo logístico;

f) sintetizar as informações diárias para transmissão ao EMCj do C Op e preparação do sumário diário de logística;

g) consolidar e providenciar o atendimento das solicitações de transporte de pessoal e evacuações aeromédicas;

h) controlar o movimento de estoques de suprimento em sua área de responsabilidade; e

i) coordenar e controlar todo transporte que entre, saia ou circule no TO, considerando todos os modais existentes.

4.2.4.3 A estrutura, missões, possibilidades e limitações de um C Log Cj está detalhado na publicação “Doutrina de Operações Conjuntas” - MD30-M-01, 3º volume.

4.2.5 Terminais Conjuntos de Transporte

4.2.5.1 Terminais Conjuntos de Transporte são instalações permanentes desdobradas pelo Sistema de Transporte de Defesa, integrados por pessoal, sistemas e equipamentos especializados de duas ou mais Forças Singulares, aproveitando ao máximo as instalações existentes em tempo de paz. Tem como objetivo realizar as tarefas de transporte de pessoal e de transbordo de carga entre diferentes modais de transporte. Realiza, ainda, a coordenação e o controle da concentração, distribuição e reversão de pessoal e/ou suprimentos.

4.2.5.2 Os terminais são tão importantes no quadro geral dos transportes como as próprias vias e Eixos prioritários de Transporte (EPT) por ele conectados, uma vez que possibilitam regular o fluxo logístico ao longo das vias.

4.2.5.3 A eficiência do sistema de transporte em operações depende, em grande parte, do correto funcionamento dos TCT que o apoiam, constituindo-se em elo entre os modais de transporte disponibilizados.

4.2.5.4 A queda de rendimento ou interrupções no fluxo de movimentação nos TCT causarão congestionamentos que, se não forem eliminados a tempo, podem paralisar o Sistema de Transporte de Defesa e ocasionar o colapso do Apoio Logístico.

4.2.5.5 Os TCT serão organizados basicamente com a tarefa de atender ao fluxo logístico para os C Op ativados. A localização dos TCT deverá ser precedida por um cuidadoso planejamento por parte do CCLM, do COMTRAC ou de um Cmdo Log Cj.

4.2.5.6 Os TCT deverão ser estabelecidos em área ampla e compatível com a movimentação de grandes massas de carga e de grandes efetivos, aproveitando ao máximo as instalações existentes em tempo de paz. As instalações de um TCT poderão estar desdobradas numa mesma área ou em áreas próximas, desde que o Comando do Terminal possua capacidade de comando e controle, de segurança e de manutenção do

fluxo logístico.

4.2.5.7 A localização geográfica dos TCT deve ser, preferencialmente, em entroncamentos de vias ou sistemas de transporte, entendidos como tal: portos, aeródromos e estações rodoferroviárias. Bases aéreas ou navais poderão, eventualmente, ser utilizadas, desde que não haja prejuízo para as finalidades específicas.
4.2.5.8 A capacidade de movimentação de carga num TCT será a soma das capacidades de movimentação de carga de seus diversos terminais integrantes, e será o limitador da capacidade de movimentação de cargas de todo(s) o(s) EPT por ele atendido(s).

4.2.5.9 Mesmo que um TCT disponha de capacidade total para atender às necessidades planejadas, deve-se avaliar a conveniência pela dispersão das atividades, não só pela necessidade de evitar possíveis sobrecargas em caso de demandas expandidas sazonais, mas por medida de dissimulação e segurança orgânica.

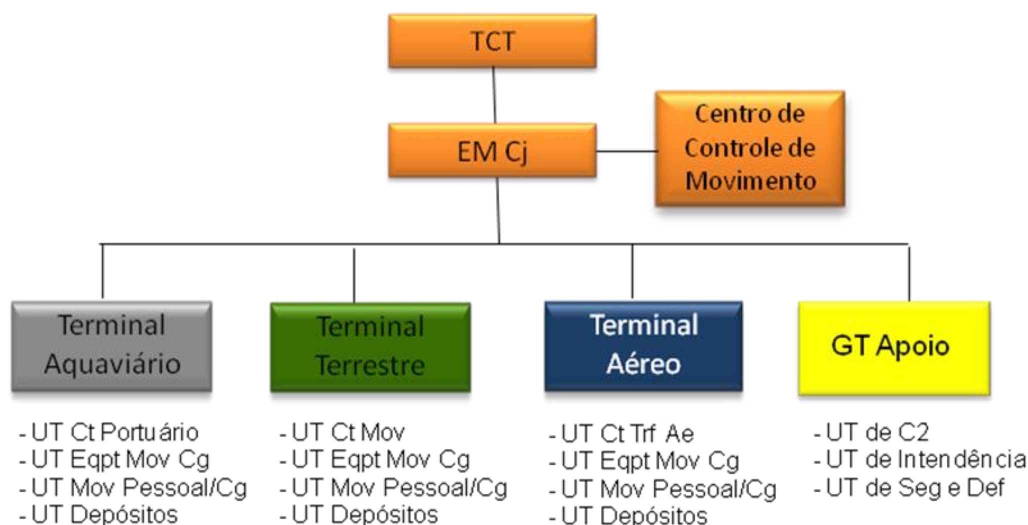
4.2.5.10 O Comando do TCT é responsável pela direção e coordenação das operações de carga e descarga de material e de embarque e desembarque de pessoal, sem prejuízo das atividades previstas em regulamentos para os comandantes de navios, aeronaves ou comboios de material. Deverá ainda realizar um rigoroso controle na guarda e armazenamento temporário de volumes de carga em trânsito pelo terminal.

4.2.5.11 Um TCT poderá atender a um ou mais modais. Entretanto, a situação mais comum será a de integrar terminais aéreo-terrestres ou aquaviários-terrestres. Um terminal de integração entre os modais aquaviário-terrestre-aéreo poderá ser desdobrado, desde que o porto e o aeroporto estejam localizados proximamente.

4.2.5.12 Um TCT também deverá possuir um Grupo-Tarefa de Apoio, destinado ao desdobramento das instalações de comando e controle, segurança e de apoio ao pessoal (alojamentos, banheiros, refeitórios, enfermarias, etc), com meios adjudicados pelas FS.

4.2.5.13 As estruturas do TCT serão normalmente integradas por Unidades-Tarefa (UT) especializadas, e cuja organização básica poderá ser a apresentada na Figura 9:

FIGURA 9 - Estrutura do TCT



4.2.5.14 As UT que compõem os terminais de um TCT poderão ser integradas por empresas civis mobilizadas ou contratadas. Entretanto, o comando e controle, a segurança e a coordenação das instalações deverão ser exercidos por elementos especializados das Forças Singulares.

4.2.5.15 Todo TCT deverá registrar as cargas, suas características, embarques, desembarques, e outras tarefas de execução, por meio do sistema de informações gerenciais corporativo da FS ou do SIGLMD-Op (no caso de uma Força Conjunta). Em ambos os casos, o SIGLMD realizará a filtragem das informações, permitindo ao nível estratégico estabelecer a consciência situacional sobre as ações em curso.

4.2.6 Terminais Conjuntos de Transporte Avançados

4.2.6.1 Terminais Conjuntos de Transporte Avançados (TCTA) são instalações com finalidade idêntica a de um TCT, porém integradas por estruturas temporárias ou móveis de mais de uma FS, ativadas normalmente nas seguintes situações:

a) nas operações de apoio à defesa civil, à garantia da lei e da ordem ou aos grandes eventos coordenados pelo MD, podendo ser desdobradas em qualquer ponto do território nacional;

b) nas fases iniciais e finais das operações de manutenção da paz, quando os contingentes nacionais possuírem quantidades significativas de pessoal e material a ser concentrado/revertido, podendo ser desdobradas em território nacional ou na área da missão; e

c) nas fases iniciais e finais da ativação de Teatros de Operações, Zonas de Defesa ou Área de Operações, enquanto as estruturas logísticas dos respectivos comandos operacionais não estiverem totalmente operativas. Nestes casos, os TCTA poderão ser desdobrados na ZI ou nas áreas de responsabilidade dos referidos C Op.

4.2.6.2 Os TCTA serão particularmente importantes por ocasião da concentração estratégica e na reversão de meios, situações em que, normalmente, o pessoal e material das organizações militares adjudicadas a um C Op serão transportadas por diferentes modais de transporte (exemplo: pessoal por via aérea e carga por via marítima). Nestes casos os TCTA deverão ser capazes de coordenar, controlar e gerenciar todo o tráfego de carga e pessoal, proporcionando um rápido e eficiente apoio à recepção e reorganização das tropas.

4.2.6.3 A estrutura dos TCTA deverá contar com os seguintes meios:

a) comando e controle (comando e estado-maior, comunicações, controle de tráfego aéreo, controle de movimento e outros);

b) apoio logístico (equipamentos de movimentação de carga, meios de transporte, depósitos temporários, turmas de manutenção, estruturas de apoio aos recursos humanos e outros);

c) segurança das instalações; e

d) elementos de ligação de órgãos governamentais e não governamentais envolvidos na movimentação de carga e pessoal (Receita Federal, Polícia Federal, ANVISA, etc).

4.2.6.4 Um TCTA poderá ter a mesma organização básica de um TCT, conforme item 4.2.5.13, porém utilizando-se prioritariamente de estruturas militares móveis e temporárias, tais como barracas, estruturas pré-fabricadas, contêineres e outras. Empresas contratadas ou mobilizadas poderão ser empregadas, desde que a situação de segurança permita.

4.2.6.5 Caso ativados os TCTA poderão se enquadrar nas seguintes situações de comando:

a) diretamente subordinados ao EMCFA;

b) enquadrados pelo COMTRAC, caso ativado; ou

c) enquadrados por um C Op ativado.

4.2.7 Terminais Aquaviários

4.2.7.1 São estruturas que poderão ser desdobradas pelas FS ou integrarem TCT e TCTA. Compreendem os portos, as bases ou estações navais, os ancoradouros e outros locais da linha da costa ou margens ribeirinhas e lacustres, utilizados para carga e descarga de material ou embarque e desembarque de pessoal.

4.2.7.2 Em operações militares, normalmente serão coordenados por elementos especializados da Marinha do Brasil, auxiliados, quando necessário, por equipes de transporte pertencentes a outras Forças Singulares. Nas situações em que o terminal integrar-se em um subsistema de transporte sob o controle de outra Força Singular, caberá a esta a responsabilidade pela coordenação das atividades ali realizadas.

4.2.7.3 Deverão ser integrados por Unidades-Tarefa especializadas, para a realização do controle do porto, base ou estação Naval ligação com agências portuárias, locais para a movimentação de carga e de pessoal, além de armazenamento de suprimentos em trânsito, dentre outras atividades.

4.2.8 Terminais Terrestres

4.2.8.1 São estruturas que poderão ser desdobradas pelas FS ou integrarem um TCT e TCTA. Os terminais terrestres compreendem os terminais ferroviários, rodoviários e de oleodutos, utilizados para carga e descarga de material, ou embarque e desembarque de pessoal. São normalmente estabelecidos nos pontos inicial e final de um EPT, onde formam o ponto de conexão entre o transporte regional e o de longa distância. Podem também ser estabelecidos em pontos intermediários em um EPT de longa distância.

4.2.8.2 Em operações militares, os terminais terrestres normalmente serão coordenados por elementos especializados do Exército Brasileiro, auxiliados, quando necessário, por equipes de transporte pertencentes a outras Forças Singulares. Nas situações em que o terminal integrar-se em um subsistema de transporte sob o controle de outra Força

Singular, caberá a esta a responsabilidade pela coordenação das atividades ali realizadas.

4.2.8.3 Os terminais ferroviários devem incluir pátios de manobra, oficinas de manutenção e serviços, alojamento para tripulação e órgãos de controle de tráfego. São estabelecidos nos pontos inicial, intermediários e final das linhas ferroviárias. Normalmente serão operados por empresas civis contratadas ou mobilizadas.

4.2.8.4 Deverão ser integrados por Unidades-Tarefa especializadas, para a realização do controle do movimento de carga e pessoal, ligação com empresas civis, operação de equipamentos especializados para movimentação de carga, além de armazenamento de suprimentos em trânsito, dentre outras atividades.

4.2.9 Terminais Aéreos

4.2.9.1 São estruturas que poderão ser desdobradas pelas FS ou integrarem TCT e TCTA. Em operações, os terminais aéreos serão normalmente coordenados por elementos especializados da Força Aérea, auxiliados, quando necessário, por equipes de transporte pertencentes às outras Forças Singulares.

4.2.9.2 Um Terminal Aéreo compreende quatro elementos principais:

a) área de pouso (pistas de pouso e rolamento);

b) área terminal (pátios, estação, hangares);

c) pátio de estacionamento de caminhões ou carretas com doca adequada para o descarregamento ou carregamento destes veículos; e

d) instalações destinadas ao controle do tráfego no espaço aéreo que circunda o aeroporto.

4.2.9.3 Deverão ser integrados por Unidades-Tarefa especializadas para:

a) realização do controle do tráfego aéreo;

b) execução de apoio em solo;

c) ligação com empresas civis;

d) operação de equipamentos especializados para movimentação de carga;

e) controle de pessoal e respectivas bagagens;

f) armazenamento de suprimentos em trânsito; e

g) outras atividades identificadas no planejamento.

4.3 Nível estratégico

4.3.1 O planejamento das atividades conjuntas de transporte no nível estratégico deverá obedecer à metodologia básica prevista na Sistemática de Planejamento Conjunto das Forças Armadas (SisPECFA), envolvendo particularmente:

a) o estabelecimento de diretrizes para execução de tarefas logísticas conjuntas no âmbito do STD; e

b) a elaboração de planejamentos de emprego conjunto dos meios do STD, sob a responsabilidade do Ministério da Defesa.

4.3.2 O planejamento e execução das tarefas logísticas conjuntas de transporte no nível estratégico pressupõem, normalmente, a realização de atividades específicas, conforme descrito a seguir.

4.3.2.1 Em período de normalidade:

a) o emprego coordenado de meios dos subsistemas militares de transporte (aquaviário, terrestre e aéreo) para conciliar o atendimento às necessidades das FS, buscando a máxima racionalização de esforços e recursos de toda ordem;

b) o preparo das estruturas logísticas das FS, com a manutenção de parcela dos meios de transporte em condições de rápido desdobramento, bem como sua evolução para as situações de emprego; e

c) a realização do exame de situação e a confecção do PEECFA, particularmente no que se refere ao apoio de transporte previsto nos Plano Estratégico de Deslocamento e Concentração de Forças, Plano Estratégico de Logística e Plano Estratégico de Mobilização Militar, a fim de orientar os planejamentos decorrentes no nível operacional, em caso de configuração de uma HE.

4.3.2.2 Na iminência do emprego:

a) a revisão do Exame de Situação Estratégico, do PEECFA e dos planos operacionais, a fim de:

- definir a forma de emprego a ser adotada pelo STD para o planejamento e execução do deslocamento estratégico de meios (por cooperação ou unificação);
- determinar as responsabilidades pela execução das tarefas logísticas conjuntas (pelas FS ou COMTRAC); e
- definir o papel a ser exercido pelo CCLM na coordenação das ações a serem realizadas, inclusive no que se refere à contratação e mobilização de meios civis de transporte;

b) intensificação do preparo das organizações/unidades de transporte que poderão ser empregadas;

c) desdobramento dos terminais de transporte (TCT e/ou TCTA);

d) contratação ou mobilização dos meios civis de transporte; e

e) apoio ao deslocamento estratégico de pessoal e material.

4.3.2.3 Durante o emprego:

a) continuação do apoio ao deslocamento estratégico de meios;

b) apoio aos C Op ativados, de acordo com os planejamentos estratégicos e operacionais; e

c) reforço de meios e unidades de transporte aos C Op ativados, inclusive aqueles obtidos por contratação e/ou mobilização.

4.3.2.4 Na reversão dos meios adjudicados, contratados ou mobilizados:

a) apoio aos C Op, até a sua completa desativação;

b) apoio às FS para recebimentos dos meios revertidos; e

c) apoio à desmobilização de meios civis empregados.

4.4 Nível operacional

4.4.1 O planejamento das atividades conjuntas de transporte no nível operacional deverá obedecer à metodologia básica prevista no PPC, observando as seguintes fases, com as adaptações necessárias:

a) Exame de Situação;

b) Elaboração de Planos e Ordens; e

c) Controle da Operação Planejada.

4.4.2 Numa situação de crise, as atividades de transporte no nível operacional normalmente serão planejadas para atender demandas em duas situações distintas:

a) no interior da área de responsabilidade de um Comando Operacional ativado, sob a responsabilidade exclusiva do respectivo C Op; e

b) no interior da ZI e dela para a área de responsabilidade de um Comando Operacional ativado, cuja execução se dará por forma de cooperação ou unificação.

4.4.3 Num Comando Operacional ativado, o planejamento de transportes no nível operacional será realizado pelo seu EMCj, e o produto final deverá ser transcrito no Anexo de Logística ao Plano Operacional. Este planejamento será executado, normalmente, pelo respectivo Comando Logístico Conjunto (CLTO ou CLAO), a quem caberá emitir um Plano de Operações Logísticas e as Ordens de Coordenação que se fizerem necessárias.

4.4.4 Na ZI, a responsabilidade pelo planejamento de transportes poderá ser realizado das seguintes formas:

a) por cooperação, pelas próprias FS, mediante coordenação do CCLM; e

b) por unificação, pelo COMTRAC.

4.4.5 Durante a fase do Exame de Situação, os planejadores logísticos no nível operacional deverão realizar a análise logística das direções estratégicas que ligam a ZI aos Comandos Operacionais ativados, levantando os aspectos que poderão influenciar o apoio de transportes a ser prestado, particularmente no que se refere aos seguintes fatores:

a) distância de apoio;

b) infraestrutura de transportes, em particular a rede viária existente; e

c) localização das instalações logísticas militares e civis de grande capacidade existentes ao longo das possíveis direções estratégicas, de tal forma que o fluxo de pessoal e material nas EPT, rotas marítimas e corredores de navegação aérea possa ser otimizado.

4.4.6 Outros fatores devem ser objeto de análise, dos quais se destacam:

a) número de organizações militares disponíveis e seus meios de transporte, com suas capacidades de carregamento;

b) capacidade de movimentação de carga e a localização dos TCT e/ou TCTA, assim como sua subordinação (aos C Op, ao COMTRAC ou ao EMCFA);

c) responsabilidades pela execução de Evacuação Aeromédica (EVAM) - quem e com que meios;

d) prazos estabelecidos nos planejamentos estratégicos, operacionais e táticos;

e) restrições das vias de transporte (deficiências na infraestrutura, ação inimiga, pontes, túneis, obstáculos, autorização de sobrevoo, etc.);

f) restrições de horário (tráfego diurno e noturno);

g) situação do tráfego civil;

h) número de tripulações e número de horas de operação por dia;

i) índice de disponibilidade dos meios de transporte e diagonal de manutenção;

j) tempos de carga/descarga;

k) situação tática e grau de controle do ar; e

l) outros aspectos levantados na Análise de Logística.

4.4.7 A capacidade de transporte condiciona a distribuição de cargas, bem como a movimentação de pessoal (Evacuação Aeromédica - EVAM, deslocamento de tropas e não-combatentes, etc), devendo ser consideradas, no planejamento e execução, as necessidades operacionais e as características dos diferentes modais e do material/pessoal a ser transportado.

4.4.8 Para fins de planejamento, normalmente, o modal de transporte prioritário para o

deslocamento estratégico de pessoal deverá ser o aéreo, devendo-se, sempre que possível adotar voos sem escala, bem como, observar as regras para a bagagem de mão (máximo 5Kg) e para a bagagem a ser despachada (máximo 23 kg).

4.4.8.1 O transporte de tropa deve ser planejado de forma dissociada do transporte individual, em virtude das características especiais como o volume e o peso dos fardos, armamentos, munições e equipamentos pessoais diversos.

4.4.8.2 Quando houver bagagem e/ou outros equipamentos associados ao transporte de pessoal, tais materiais deverão ser acondicionados em pallets de uso aeronáutico para o transporte, respeitando-se a disponibilidade para a combinação carga-passageiro de cada aeronave.

4.4.8.3 A carga aérea deverá, sempre que compatível, ser acondicionada em pallets de uso aeronáutico, observando-se as normas de segurança para o transporte de cargas perigosas.

4.4.9 No deslocamento estratégico de material, dependendo das características da direção estratégica considerada, deverão ser priorizados os modais marítimo, fluvial, rodoviário e/ou ferroviário. Para tal deverão ser definidos os Eixos Prioritários de Transporte (EPT) a serem utilizados.

4.4.10 Os EPT são corredores logísticos, constituídos por um conjunto de vias de transporte multimodais, orientadas para as áreas de responsabilidade dos diversos Comandos Operacionais ativados.

4.4.11 Durante o planejamento deverá ser considerada a existência das vias de transporte aquáteis (marítimas e fluviais), terrestres (ferrovias, rodovias e oleodutos) e aéreas existentes no interior da ZI e nas áreas de responsabilidade dos C Op ativados. Deve ser feita uma análise, entre outros fatores, da sua orientação, das capacidades de carga, em toneladas/dia (t/d) e das alternativas existentes em caso de interdição.

4.4.12 Determina-se a capacidade (t/d) de um modal de transporte, numa determinada direção estratégica, considerando-se:

a) para vias terrestres, a soma das capacidades das rodovias e ferrovias que liguem os TCT/TCTA, na ZI, à região de localização das Ba Log Cj. No caso específico das ferrovias, deverão ser consideradas as capacidades das estações com possibilidade de manejo diário de carga igual ou superior à capacidade da via. Caso contrário, a capacidade ficará limitada às possibilidades dessas estações; e

b) para as vias aquáteis e aerovias, a soma das capacidades de operação diária de cada terminal marítimo/fluvial ou aéreo designado na ZI ou na ZA.

4.4.13 Num EPT constituído por um único modal de transporte, sua capacidade será limitada pela capacidade do mesmo. Havendo multimodalidade, a capacidade total será igual à soma das capacidades de cada modal.

4.4.14 O planejamento de transportes no nível operacional deverá sempre privilegiar a utilização multimodal dos meios disponíveis e, ainda, a unitização de cargas, preferencialmente através do uso de contêineres e paletes padronizados. Neste sentido, os TCT devem dispor de equipamentos para manuseio e deslocamento de cargas

unitizadas.

4.4.15 Da mesma forma, o tráfego de cargas deverá ser monitorado por meio de ferramentas de TIC, tais como código de barras, radiofrequência e outras, possibilitando o gerenciamento logístico com o uso das informações necessárias para o estabelecimento da consciência situacional.

4.4.16 O controle de movimento será normalmente realizado no nível operacional, particularmente nos TCT e TCTA, e envolverá as seguintes tarefas, dentre outras:

a) controle da recepção e a expedição de carga, particularmente no que se refere às quantidades, o destino, e a roteirização;

b) escrituração da carga;

c) conferência das cargas unitizadas, particularmente quanto às normas de segurança;

d) confecção e controle dos manifestos de carga e passageiros, garantindo que os meios de transporte sejam carregados conforme planejado, assegurando a máxima utilização das capacidades de transporte disponíveis, observadas as normas de segurança;

e) conferência e despacho da bagagem pessoal, assegurando que as mesmas atendam as normas estabelecidas referentes ao peso, ao conteúdo e à segurança;

f) difusão e fiscalização das normas de segurança para o transporte, a serem observadas pelas tripulações e passageiros;

g) realização das ligações com autoridades de imigração e alfandegárias, quando necessárias, fiscalizando previamente se as normas aplicáveis ao transporte de carga e passageiros estão sendo observadas;

h) realização da coordenação entre as equipes de apoio em solo e as equipes de controle de voo em aeroportos;

i) divulgação dos Quadros-Horário de meios de transporte de carga e passageiros;

j) conferência e fiscalização das cargas perigosas, assegurando que as mesmas sejam transportadas conforme as normas aplicáveis;

k) manutenção de registros estatísticos sobre passageiros e de cargas transportadas;

l) coordenação do emprego de equipes e empresas civis contratadas ou mobilizadas para as atividades de transporte; e

m) monitoramento do fluxo, utilizando ao máximo os meios tecnológicos disponíveis.

4.5 Planejamento do emprego de terminais de transporte

4.5.1 O planejamento de emprego de terminais de transporte inicia-se a partir do Exame de Situação Estratégico, quando serão consideradas as necessidades, capacidades e

carências das operações planejadas, que determinarão o desdobramento das estruturas de transporte que apoiarão a manobra logística.

4.5.2 No planejamento para o desdobramento de um TCT ou TCTA, os seguintes fatores devem ser considerados, entre outros:

a) necessidades a serem apoiadas (estimativa logística);

b) tempo disponível para o desdobramento;

c) localização das instalações passíveis de aproveitamento;

d) condições de segurança; e

e) infraestrutura existente.

4.5.3 No caso da infraestrutura, os seguintes aspectos devem ser levantados:

a) para os terminais aéreos: existência, capacidade e dimensões de pista de pouso, pátio de estacionamento de aeronaves, estrutura de controle de tráfego aéreo e estrutura de apoio e de abastecimento em solo;

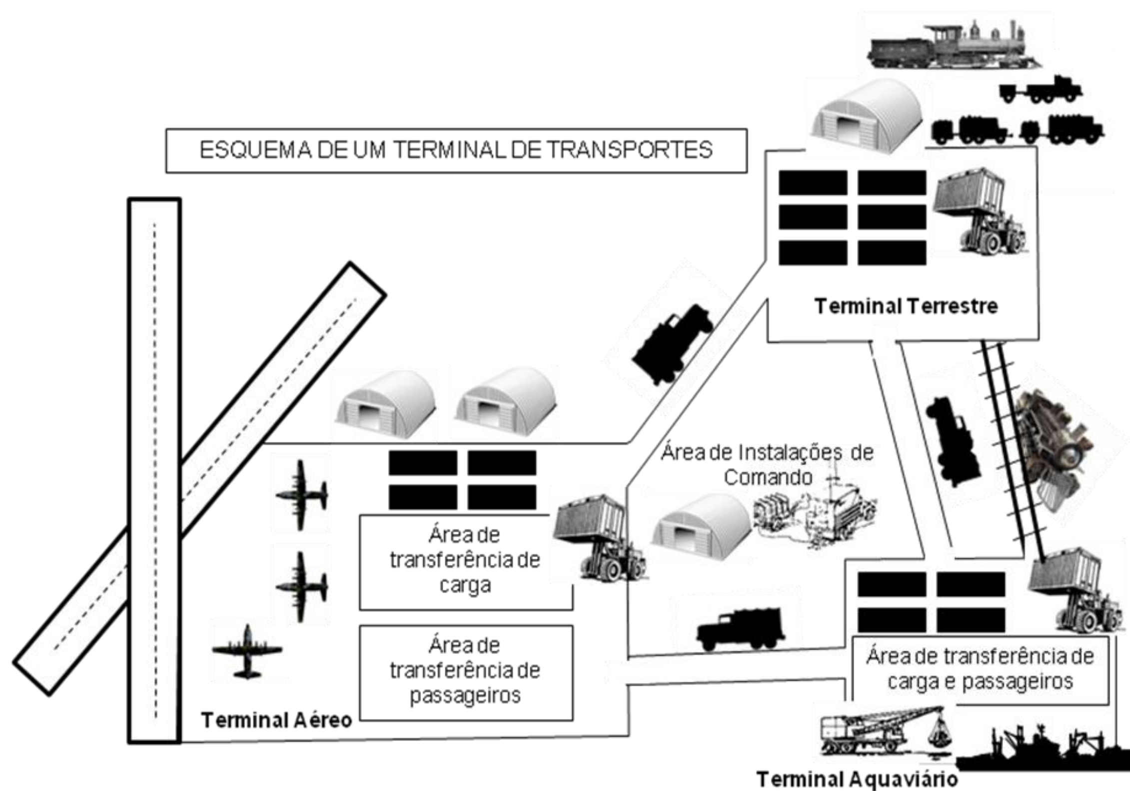
b) para os terminais aquaviários: calado, marés e regime dos rios, dimensões do cais e existência de rampas para veículos;

c) para terminais rodoviários; condições de acesso e pátios de estacionamento para veículos de carga; e

d) para todos os tipos de terminais: existência e dimensões de armazéns e de pátios para viaturas, materiais e contêineres, ligação com outros modais, existência e capacidade dos equipamentos de movimentação de carga.

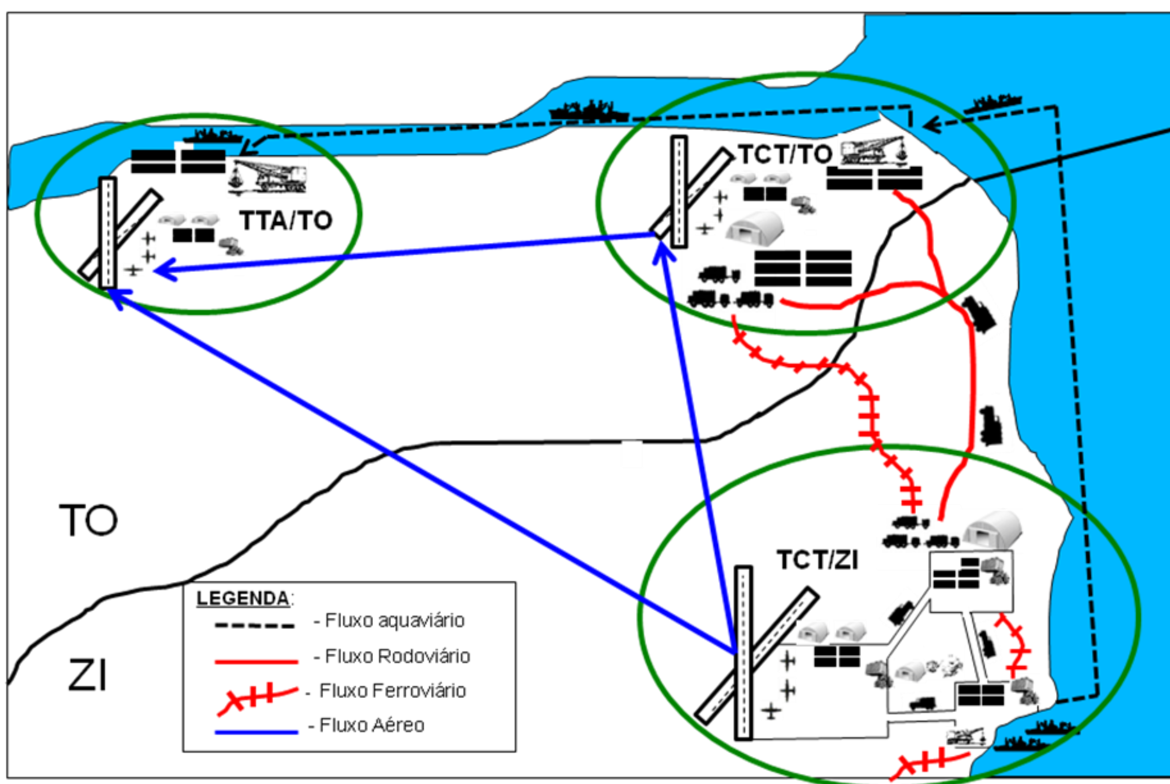
4.5.4 Como visto, um TCT ou TCTA poderá atender a um ou mais modais de maneira integrada, e deverá observar o esquema básico constante da Figura 10:

FIGURA 10 - Esquema de organização de um Terminal de Transporte



4.5.5 O fluxo esquemático de transportes entre TCT e TCTA desdobrados para o atendimento das necessidades de um C Op ativado será o constante da Figura 11:

FIGURA 11 - Fluxo de transporte entre Terminais



4.6 Deslocamento e concentração estratégica

4.6.1 As diretrizes da Estratégia Nacional de Defesa determinam que as Forças Armadas desenvolvam a capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça ou agressão, definindo tal capacidade como sendo a mobilidade estratégica.

4.6.2 A capacidade de se chegar ou se fazer presente a um teatro de operações (ou área de operações) será uma das bases do poder de combate, exigindo das Forças Armadas uma ação conjunta, somente passível de ser obtida por meio de ampla coordenação.

4.6.3 Neste sentido, haverá necessidade de que os planejamentos estratégicos, operacionais e táticos referentes às HE avaliem as condicionantes operacionais e logísticas das linhas de ação adotadas, particularmente no que se refere às necessidades de deslocamento das organizações militares e demais meios adjudicados aos Comandos Operacionais ativados.

4.6.4 No nível estratégico será elaborado um Plano Estratégico de Deslocamento e Concentração de Forças (PEDCF), que apresentará as condicionantes e meios já identificados, particularmente:

a) missão atribuída aos C Op ativados e estado final desejado;

b) orientações gerais, particularmente quanto às prioridades de emprego dos meios de transporte militares no âmbito do STD, assim como para contratação e/ou mobilização de meios civis;

c) para o apoio ao deslocamento estratégico, definir:

- a estrutura a ser ativada (por cooperação ou unificação), particularmente quanto a ativação de um Comando de Transporte Conjunto e/ou de Terminais de Transporte Conjuntos;
- o papel a ser exercido pelo CCLM; e
- a previsão inicial dos meios e OMLS de transporte a serem adjudicados pelas FS.

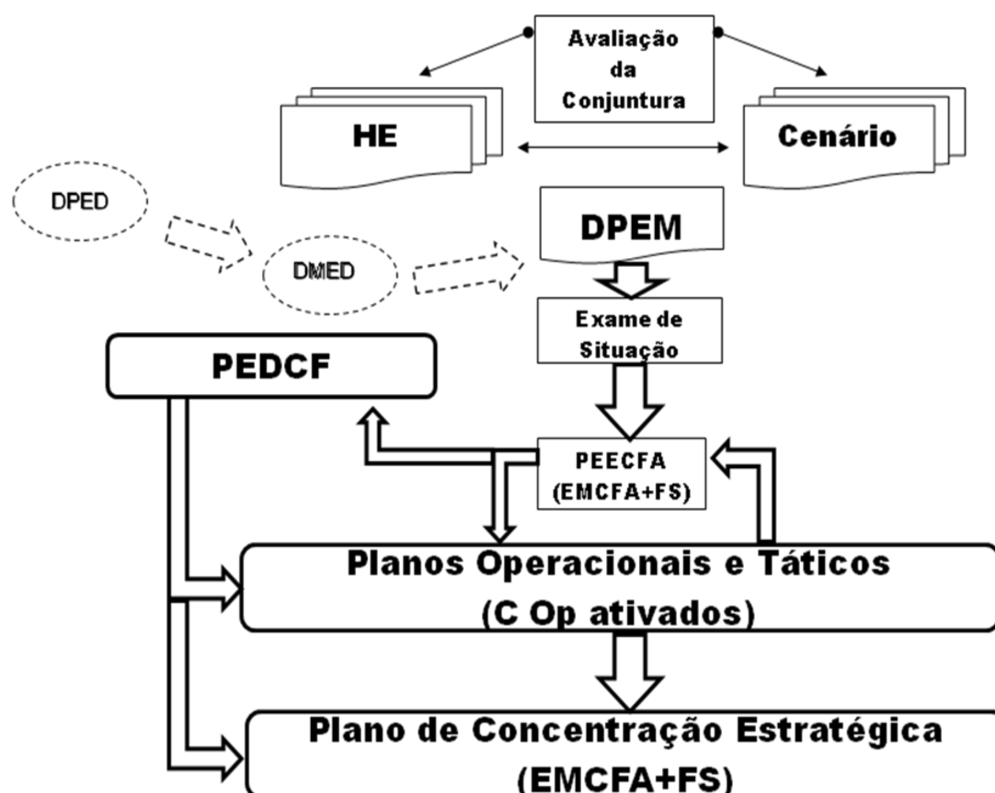
d) para o apoio à concentração estratégica, definir:

- a visualização das Áreas de Reunião Temporária (ART), onde o pessoal e o material das unidades serão preparados para a realização do deslocamento estratégico previsto para as mesmas, seja na ZI ou no TO ou A Op;
- a visualização inicial dos prazos para concentração das organizações e meios adjudicados pelas FS; e
- as diretrizes para o apoio logístico às tropas nas áreas de reunião estabelecidas, particularmente no que se refere aos recursos humanos (seleção, instrução, bem estar e manutenção do moral e outras), ao apoio de saúde, ao transporte e outras julgadas oportunas, assim como outras diretrizes referentes à contrainteligência e à dissimulação estratégica.

4.6.5 O PEDCF será a base para os planejamentos de nível operacional, a serem elaborados pelos C Op ativados, que ratificarão ou retificarão os aspectos visualizados no planejamento estratégico, particularmente os LCE, os prazos e outros aspectos julgados necessários.

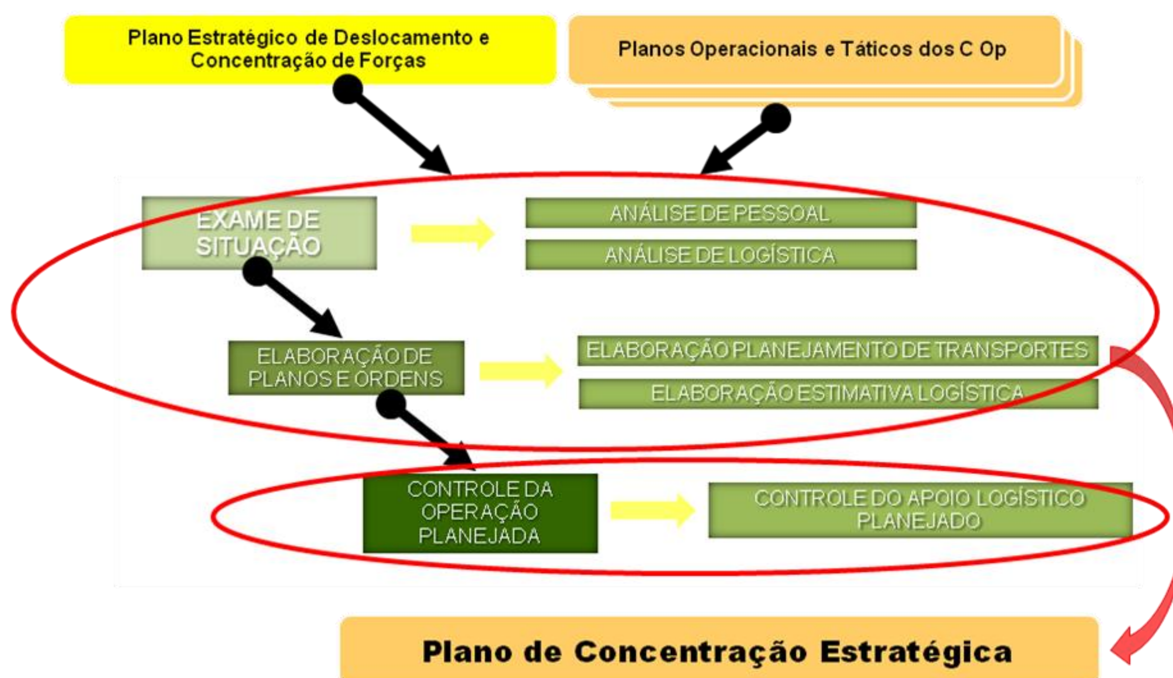
4.6.6 O planejamento para o deslocamento e concentração estratégica, naquilo que for cabível, deverá obedecer ao fluxograma constante da Figura 12:

FIGURA 12 - Planejamento do deslocamento e concentração estratégica



4.6.7 Recebidos os Planejamentos Operacionais e Táticos confeccionados pelos C Op ativados, o EMCFA expedirá uma diretriz para a elaboração do Plano de Concentração Estratégica (Anexo J) para a HE considerada, obedecendo ao esquema constante da Figura 13:

FIGURA 13 - Esquema de elaboração do Plano de Concentração Estratégica



4.6.8 A elaboração do Plano de Concentração Estratégica é de responsabilidade da Chefia de Logística do EMCFA, com a participação da Chefia de Operações Conjuntas, dos C Op a serem ativados para a respectiva HE, assim como por representantes dos Comandos de Operações e Órgãos de Direção Setorial (ODS) de logística das FS.

4.6.9 Um Plano de Concentração Estratégica deverá estabelecer diretrizes, medidas de coordenação, meios a serem empregados e responsabilidades pela execução do deslocamento estratégico destinado à ativação dos C Op, normalmente observando ações a serem realizadas nas seguintes atividades:

a) preparação da tropa e do material, envolvendo a seleção e recompletamento de pessoal, inclusive por meio da mobilização;

b) obtenção, manutenção ou redistribuição de suprimentos e equipamentos, para completamento das dotações de material, inclusive por meio da mobilização;

c) realização do adestramento das OM adjudicadas;

d) deslocamento para um local de concentração na ZI;

e) realização do deslocamento estratégico para os locais designados pelos C Op, inclusive por meio da mobilização; e

f) recepção, pelo C Op, das tropas e materiais no local de concentração no TO/A Op.

4.6.10 Para a execução do Plano de Concentração Estratégica, caso ativado um Comando de Transporte Conjunto (forma de unificação), ao mesmo serão adjudicadas organizações militares integrantes dos subsistemas de transportes singulares, assim como empresas civis contratadas e/ou mobilizadas. Neste caso o CCLM realizará a

coordenação das atividades logísticas de suprimento, manutenção e outras, em apoio ao deslocamento estratégico.

4.6.11 Caso seja adotada a forma de cooperação (sem ativação de um Comando de Transporte Conjunto), terá grande relevância o papel do CCLM, pois a este caberá a coordenação das tarefas logísticas conjuntas pelas estruturas de transporte integrantes dos subsistemas de transportes singulares, buscando manter a consciência situacional sobre os deslocamentos realizados e buscando o desconflito entre as ações realizadas pelas Forças.

4.6.12 A partir da recepção das tropas e materiais no TO/A Op, o Cmt Op passará a ser responsável pela reorganização dos meios recebidos, ambientação da tropa, finalização do adestramento e realização dos deslocamentos táticos das unidades para suas áreas ou bases de desdobramento.

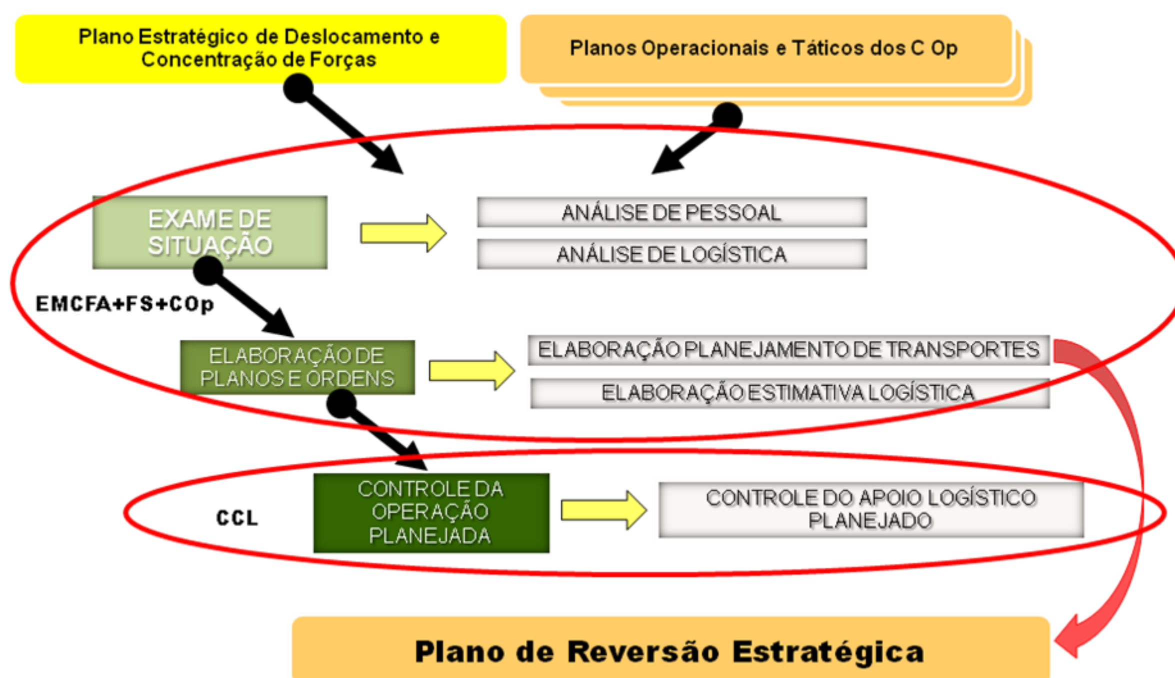
4.7 Reversão

4.7.1 O deslocamento estratégico de retorno das Forças empregadas até as suas bases e sedes de origem, ao término das operações militares, deverá ser objeto de atenção, desde a fase de planejamento estratégico.

4.7.2 Na fase da Reversão deverá ser executada a retirada gradual e planejada das unidades, materiais e demais meios empregados no TO/A Op, estabelecendo as responsabilidades pela execução do Deslocamento Estratégico reverso e as demais medidas de coordenação.

4.7.3 Com base nos planejamentos dos Comandos Operacionais ativados, que deverão estabelecer prioridades e prazos, o EMCFA expedirá uma diretriz para a elaboração do Plano de Reversão Estratégica (Anexo K), que de forma semelhante à fase da Concentração, obedecerá ao esquema constante da Figura 14:

FIGURA 14 - Esquema de elaboração do Plano de Reversão Estratégica



4.7.4 A elaboração do Plano de Reversão Estratégica é de responsabilidade da Chefia de Logística do EMCFA, com a participação da Chefia de Operações Conjuntas, dos C Op a serem desativados, assim como por representantes dos Comandos de Operações e Órgãos de Direção Setorial (ODS) de logística das FS.

4.7.5 Um Plano de Reversão Estratégica deverá estabelecer diretrizes, medidas de coordenação, meios a serem empregados e responsabilidades pela execução do deslocamento estratégico destinado à desativação dos C Op empregados nas operações realizadas, normalmente observando ações a serem realizadas nas seguintes atividades:

a) reversão dos efetivos, unidades e equipamentos às FS;

b) desmobilização de meios civis eventualmente empregados;

c) desmobilização de efetivos militares convocados;

d) redistribuição de suprimentos e equipamentos eventualmente adquiridos no decorrer da operação;

e) desativação de estruturas e unidades operativas e logísticas conjuntas;

f) ativação de Áreas de Reunião Temporária para apoio ao deslocamento de retorno do pessoal, unidades e meios às suas sedes de origem;

g) realização do apoio ao deslocamento estratégico de retorno das tropas, unidades e equipamentos para os locais designados pelas FS, inclusive por meio de emprego da contratação e/ou mobilização de meios civis;

h) recepção, pelas FS, das tropas, unidades e materiais revertidos; e

i) adoção de medidas para assistência ao pessoal (sanitárias, psicológicas e outras) envolvido nas ações de combate, preparando-os para o retorno à situação de normalidade.

CAPÍTULO V

TRANSPORTE DE PESSOAL, DE CARGA E DE DECESSOS.

5.1 Generalidades

5.1.1 No âmbito do STD deverão ser observados procedimentos comuns para a execução de tarefas da função logística transporte, em situação de normalidade, crise ou conflito armado.

5.1.2 A realização de Tarefas Logísticas Conjuntas de transporte de pessoal, de carga e de decessos pelos Sistemas Singulares de Transporte (STMB, STEB e STA) deverá observar os preceitos estabelecidos neste Manual e em outras Normas estabelecidas pelo Ministério da Defesa, assim como normas estabelecidas por outros órgãos responsáveis pela regulação dos transportes nacionais e internacionais, naquilo que for cabível.

5.2 Transporte no Âmbito dos Sistemas Singulares

5.2.1 O transporte de pessoal, de carga e de decessos no âmbito interno dos Sistemas Singulares de Transporte (STMB, STEB e STA) poderá atender a regras próprias, de acordo com as especificidades de emprego de cada Força Singular.

5.2.2 Nestes casos, as FS deverão observar, no que couber, ao previsto no presente Manual e em outras Normas descritas no item 5.1.2.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ANEXO A

MODELO DE PLANO DE CONCENTRAÇÃO ESTRATÉGICA (PCE)

(GRAU DE SIGILO)

Exemplar nº ___ de ___ cópias
Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas
Brasília - DF
Grupo Data-Hora (*expedição*)

PLANO DE CONCENTRAÇÃO ESTRATÉGICA

1. FINALIDADE

2. REFERÊNCIAS

3. SITUAÇÃO

3.1 Situação Geral

3.2 Meios Disponíveis no Sistema de Transporte de Defesa (STD)

3.3 Possibilidades das Forças Oponentes

4. MISSÃO

5. EXECUÇÃO

5.1 Composição dos Meios de Transporte

5.2 Eixos Prioritários de Transporte (EPT)

5.3 Organização da estrutura do STD

a. Centro de Coordenação Logística e Mobilização (CCLM)

b. Comando de Transporte Conjunto (COMTRAC) (*Quando ativado*)

c. Áreas de Reunião Temporária (ART) (iniciais, finais ou em trânsito)

d. Terminais de Transporte (TCT e/ou TAT)

5.4 Distribuição e Prazos do Transporte de Carga e Pessoal na estrutura do STD

5.5 Apoio Logístico nas Áreas de Reunião Temporária

6. MEDIDAS DE COORDENAÇÃO E CONTROLE

7. PRESCRIÇÕES DIVERSAS

Nome Completo e Posto
Função

n/n
(GRAU DE SIGILO)

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ANEXO B

MODELO DE PLANO DE REVERSÃO ESTRATÉGICA (PRE)

(GRAU DE SIGILO)

Exemplar nº ___ de ___ cópias
Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas
Brasília - DF
Grupo Data-Hora (*expedição*)

PLANO DE REVERSÃO ESTRATÉGICA

1. FINALIDADE

2. REFERÊNCIAS

3. SITUAÇÃO

3.1 Situação Geral

3.2 Meios Disponíveis no Sistema de Transporte de Defesa (STD)

4. MISSÃO

5. EXECUÇÃO

5.1 Composição dos Meios de Transporte

5.2 Eixos Prioritários de Transporte (EPT)

5.3 Organização da estrutura do STD

a. Centro de Coordenação Logística e Mobilização (CCLM)

b. Comando de Transporte Conjunto (COMTRAC) (*Quando ativado*)

c. Áreas de Reunião Temporária (ART) (iniciais, finais ou em trânsito)

d. Terminais de Transporte (TCT e/ou TAT)

5.4 Distribuição e Prazos do Transporte de Carga e Pessoal na estrutura do STD

5.5 Apoio Logístico nas Áreas Reunião Temporária

6. MEDIDAS DE COORDENAÇÃO E CONTROLE

7. PRESCRIÇÕES DIVERSAS

Nome Completo e Posto
Função

n/n
(GRAU DE SIGILO)

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

GLOSSÁRIO

PARTE I - ABREVIATURAS E SIGLAS

A

Abreviatura/Siglas	Significado
ART	Área de Reunião Temporária

B

Abreviatura/Siglas	Significado
Ba Log Cj	Base Logística Conjunta
BID	Base Industrial de Defesa

C

Abreviatura/Siglas	Significado
CCLM	Centro de Coordenação Logística e Mobilização
CC^2MD	Centro de Comando e Controle do Ministério da Defesa
CLAO	Comando Logístico da Área de Operações
CLTO	Comando Logístico do Teatro de Operações
CLZD	Comando Logístico de Zona de Defesa
C Op	Comando Operacional
C Log Cj	Comando Logístico Conjunto
COMTRAC	Comando de Transporte Conjunto
CTC	Cota de Transporte Conjunto

E

Abreviatura/Siglas	Significado
EMCFA	Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas
EPT	Eixo Prioritário de Transporte
EVAM	Evacuação Aeromédica

F

Abreviatura/Siglas	Significado
FNB	Ficha de Notificação de Bagagem
FNC	Ficha de Notificação de Carga
FS	Força Singular
FVB	Ficha de Verificação de Bagagem
FVC	Ficha de Verificação de Carga

O

Abreviatura/Siglas	Significado
OMLS	Organização Militar Logística Singular

P

Abreviatura/Siglas	Significado
PPC	Processo de Planejamento Conjunto

R

Abreviatura/Siglas	Significado
RTC	Requisição de Transporte Conjunto

S

Abreviatura/Siglas	Significado
SI	Sistemas de Informações
SIL	Sistemas de Informações Logísticas
SIGLMD	Sistema de Informações Gerenciais de Logística e Mobilização e Defesa
SINAMOB	Sistema Nacional de Mobilização
SISLOGMD	Sistema de Logística de Defesa
SisPECFA	Sistema de Planejamento Estratégico Conjunto das Forças Armadas
STMB	Sistema de Transporte da Marinha do Brasil
STEB	Sistema de Transporte do Exército Brasileiro
STA	Sistema de Transporte da Aeronáutica
STD	Sistema de Transporte de Defesa

T

Abreviatura/Siglas	Significado
TCTA	Terminal Conjunto de Transporte Avançado
TCT	Terminal Conjunto de Transporte
TIC	Tecnologia da Informação e Comunicações
TO	Teatro de Operações

U

Abreviatura/Siglas	Significado
UT	Unidade Tarefa

PARTE II - TERMOS E DEFINIÇÕES

Área de Reunião Temporária - Local onde o pessoal e o material das unidades serão preparados para a realização de um deslocamento estratégico ou operacional. Normalmente serão localizadas próximas a um Terminal de Transporte Conjunto, cujo Comando ficará responsável pela coordenação do embarque/desembarque nos meios de transporte designados. Poderá ser: inicial, onde se realizará o embarque da tropa ou material a ser deslocado; final, onde se realizará o desembarque da tropa e do material na área de um C Op; ou em trânsito, quando for necessária a utilização de um ponto de apoio intermediário.

Base Industrial de Defesa - conjunto das empresas estatais e privadas, bem como organizações civis e militares, que participam de uma ou mais das etapas de pesquisa, desenvolvimento, produção, distribuição e manutenção de produtos estratégicos de defesa (bens e serviços).

Capacidade de uma via de Transporte - Expressão numérica das possibilidades da via para escoar veículos ou carga, apresentadas em número de veículos por dia (veículos/dia) ou toneladas por dia (ton/dia).

Capacidade de um Meio de Transporte - Expressão numérica da possibilidade do meio para transportar carga ou pessoas, normalmente apresentada em tonelada ou número de passageiros.

Cota de Transporte Conjunto - parte da disponibilidade de um meio de transporte de uma Força Singular, destinada à realização de tarefa logística conjunta de transporte, ou ainda, para apoio à organização ou agência civil.

Ciclo de Transporte - Tempo necessário ao carregamento de um veículo (Hc), seu deslocamento até o local de destino (Hi), descarga (Hd), o retorno ao local de origem (Ho) e a preparação para o recebimento de nova carga, que compreende um tempo morto (Hm) e um tempo de revisão (Hr) (Ciclo de Transporte = Hc + Hi + Hd + Ho + Hm + Hr).

Densidade de Movimento - Expressão do número de veículos que trafegam por uma via de transporte na unidade de tempo apresentada, em número de veículos por hora ou número de veículos por dia.

Eixo Prioritário de Transporte - conjunto de vias de transporte multimodais, orientadas da ZI para as áreas de responsabilidade dos diversos Comandos Operacionais ativados, e por onde, prioritariamente, deverá fluir o apoio logístico no nível estratégico. Para a definição das vias de transporte que comporão os EPT, deverão ser consideradas as características e capacidades das infraestruturas de transporte aquáteis (portos e rotas de navegação marítimas e fluviais), terrestres (terminais terrestres, ferrovias, rodovias e oleodutos) e aéreas (aeroportos e aerovias) de interesse.

Meio de Transporte - Veículo utilizado para o transporte através de uma via. No caso de hidrovia, o meio de transporte pode ser a própria via, desde que a carga seja flutuante.

Passageiros x quilômetros - Produto do número de passageiros transportados numa viagem pela distância de percurso, em quilômetros, num mesmo sentido.

Porto - É um local que oferece abrigo às embarcações e permite o embarque e/ou desembarque, seguro e eficiente, de pessoal e carga.

Porto Organizado - É aquele que está aparelhado para atender às necessidades da navegação, bem como à movimentação e guarda de mercadorias. Essa atividade realiza-se sob a direção de uma administração do porto, à qual cabe a execução dos serviços portuários, a conservação e o melhoramento das respectivas instalações.

Retroporto - É o conjunto formado por pátios ferroviários e rodoviários, armazéns-gerais para recebimento e guarda de mercadorias, e estacionamento de apoio industrial, que completam o porto propriamente dito.

Sistema de Transporte de Defesa (STD) - é o conjunto de pessoal, instalações, equipamentos, doutrina, procedimentos e informações, suportado pelo Sistema Militar de Comando e Controle ($SISMC^2$), que apoia o Ministério da Defesa no atendimento das necessidades de transporte das Forças Armadas em situação de normalidade, de crise ou de conflito armado.

Tempo Morto - tempo calculado com base na estimativa de interrupções na via de transporte, paradas obrigatórias, paradas por mau tempo etc.

Tonelagem - Capacidade, em peso, de um veículo de transporte de carga.

Tonelada/dia - Tonelagem total transportada num dia por um veículo, através de uma via de transporte.

Tonelada x quilômetro - Produto da tonelagem transportada pela distância do percurso, em quilômetros, num mesmo sentido.

Tonelada x quilômetro/dia - Produto da tonelagem transportada pela distância em quilômetros percorrida em 24 horas.

Tonelada Bruta - Expressão do peso do veículo somado ao peso da carga transportada. Este conceito não se aplica ao Transporte Aquaviário.

Terminal de Transporte - Qualquer local (estação, porto, aeródromo, etc.) em que suprimentos de qualquer classe são acumulados, com o fim de transferência de meio de transporte ou de distribuição. Quanto à operação, os Terminais de Transporte poderão ser singulares ou conjuntos. Quanto à modalidade, poderão ser mono ou intermodais.

Transbordo - Também designado baldeação; é a operação de transferência de carga ou pessoas, de um meio de transporte para outro, utilizando-se terminal apropriado para tal.

Transporte de Defesa - conjunto de atividades de transporte realizadas em apoio às ações coordenadas pelo Ministério da Defesa, em situação de normalidade, de crise ou de conflito armado, utilizando-se para tal de meios militares ou civis, estes últimos podendo ser contratados ou mobilizados.

Transporte Militar - conjunto de atividades de Transporte de Defesa, realizadas no âmbito das Forças Armadas, que compreende o deslocamento de meios materiais e recursos humanos para a realização de quaisquer atividades militares de interesse das Forças Singulares.

Transporte Aéreo - Aquele que possui, como via, o espaço aéreo e, como meios, aeronaves e balões.

Transporte Aquaviário - Aquele que possui, como via elemento aquático e, como meio, normalmente, uma embarcação; pode ser marítimo ou hidroviário interior (fluvial ou lacustre).

Transporte Terrestre - Aquele cuja via se desenvolve ligada ao solo, podendo ser de superfície, elevada ou subterrânea.

Transporte Intermodal - Aquele em que são utilizadas, pelo menos, duas modalidades de transporte e apenas um contrato de transporte da origem ao destino, quer seja a movimentação destinada a carga, veículo ou passageiro.

Via de Transporte - Estrutura física através da qual se desloca um meio de transporte.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

Ministério da Defesa
Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas
Brasília, 17 de abril de 2013

MINISTÉRIO DA DEFESA
Esplanada dos Ministérios – Bloco Q – 7º Andar
Brasília – DF – 70049-900
www.defesa.gov.br